



**ITALIA**  
**VELOCEMENTE CONNESSA**

**Verso  
la rivoluzione  
dei trasporti  
sostenibili**



## Introduzione

Il convegno annuale "Italia Velocemente Connessa", ormai giunto alla terza edizione, continua a testimoniare il nostro impegno nell'analisi delle criticità e dei fabbisogni, sul piano economico, sociale, lavorativo ed ambientale, del settore della mobilità e della logistica, offrendo spunti di riflessione e un contributo concreto al dibattito con studi e proposte. Questo lavoro segue il percorso tracciato dal nostro "Centro Studi della Fondazione SMA", che monitora e supporta costantemente lo sviluppo delle infrastrutture e dell'intero settore dei trasporti, nonché il confronto tra le parti sociali e la politica.

Sebbene tutti i riflettori siano puntati sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), noi non perdiamo di vista anche gli altri capitoli di investimento nazionali ed europei dedicati al trasporto aereo e stradale, che non essendo considerati ecologicamente sostenibili non rientrano nei finanziamenti del Next Generation Eu. Riteniamo infatti essenziale affrontare i gravi deficit e le carenze territoriali di accessibilità nel trasporto su strada e su rotaia per i passeggeri che continuano a rendere il trasporto aereo l'unica opzione di mobilità a medio-lungo raggio per i cittadini che risiedono in aree insulari, periferiche e a bassa accessibilità. È evidente, pertanto, che anche dopo il completamento delle infrastrutture previste dal PNRR, gli spostamenti via aria continueranno ad essere fondamentali per garantire la connettività di molti territori nazionali.

Dopo un anno caratterizzato da una discontinuità nelle politiche dei trasporti e da fattori di destabilizzazione come l'inflazione, la bassa crescita dell'economia e le tensioni geopolitiche riteniamo fondamentale fare il punto della situazione, constatando con soddisfazione e apprezzamento il fatto che il nostro lavoro si intrecci con lo sviluppo del Paese e le attività dei governi. Alle 27 proposte di Fast-Confsal recepite concretamente nel corso del 2021 e del 2022 nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nel Piano Complementare (PC), negli Allegati Infrastrutture al DEF e nelle numerose iniziative legislative avviate, si sono aggiunte ulteriori 6 proposte accolte nel corso del 2023. Ma anche sotto il profilo del metodo i nostri appelli non cadono nel vuoto. Nella precedente edizione del convegno avevamo sottolineato l'importanza del coinvolgimento di tutte le parti sociali presenti nel CNEL nell'azione di rilancio dello sviluppo del Paese. Riteniamo estremamente positivo che il nostro suggerimento sia stato accolto: da quest'anno tutte le parti sociali vengono ascoltate senza discriminazioni e senza privilegi. Inoltre, il CNEL è stato finalmente messo nella posizione di adempiere al suo ruolo secondo quanto stabilito dalla Costituzione.

Accanto alle numerose opere di cui il Paese ha bisogno e di cui trovate ampie e dettagliate analisi nel documento, crediamo che per ripartire veramente sia determinante rafforzare l'attenzione anche su altri punti rimasti un po' ai margini della programmazione politica e della ripartizione dei fondi: l'Italia non ha bisogno solo di nuove infrastrutture, ma anche di realizzare un vero, efficiente ed innovativo trasporto intermodale e, soprattutto, di non dimenticare la necessaria e non rinviabile manutenzione di tutta la rete infrastrutturale esistente. Riteniamo, in sostanza, che il governo debba assumersi la responsabilità e l'impegno di realizzare, attraverso scelte strategiche e lungimiranza, un piano integrato dei trasporti per garantire una mobilità efficiente e sostenibile delle persone e delle merci su tutto il territorio nazionale, evitando duplicazioni di collegamenti, costruendo quelli mancanti, non trascurando nessuna forma di trasporto né le loro interconnessioni. Per far questo bisogna tenere conto dei cambiamenti avvenuti negli ultimi anni nel modo di lavorare e di viaggiare, che hanno portato nuove esigenze e prospettive. Bisogna implementare un piano di manutenzione delle infrastrutture senza bloccare la viabilità e il flusso di persone e merci da e per



il nostro Paese. Sebbene si siano compiuti progressi in questo senso, è necessario considerare tali interventi come parte di una operazione strutturale di rilancio, che non può essere basata sulla gestione delle emergenze, ma che sappia guardare avanti e prevenire le necessità future dei lavoratori e dei cittadini.

È proprio su questo terreno che intendiamo offrire il nostro contributo. Le proposte avanzate dalla Fast-Confsal e dalla Confsal offrono uno stimolo e una base di confronto per ridisegnare il "modello Italia" e garantire un rilancio che deve iniziare al più presto, nonostante le sfide rappresentate dalle crisi sia nazionali che internazionali, che influiscono negativamente sull'economia del nostro Paese. In questo scenario diventa strategico intervenire sulle infrastrutture che rendono possibile l'attività delle imprese manifatturiere e dei servizi e che sostengono il turismo, così come è fondamentale migliorare l'attrattività dei nostri hub di movimentazione delle merci, cruciali per la nostra economia soprattutto in una fase di cambiamento geopolitico dove il Mediterraneo torna ad essere centrale per lo sviluppo dell'intero continente.

## Indice

Prefazione .....	7
<b>1. Aggiornamento del quadro conoscitivo.....</b>	<b>9</b>
1.1 Gli aggiornamenti della pianificazione europea e nazionale dei trasporti.....	9
1.2 Andamenti macroeconomici nazionali.....	21
1.3 Andamenti del mercato dei trasporti nazionale .....	22
<b>2. Stato dell'arte delle proposte IVC .....</b>	<b>28</b>
2.1 Sintetica relazione delle attività svolte .....	28
2.2 Analisi di efficacia delle attività svolte (istanza proposte/istanze accolte).....	29
<b>3. Le proposte flagship di FAST-CONFESAL.....</b>	<b>55</b>
3.1 Focus territoriale Sicilia e Calabria: “Solo il Ponte ci va Stretto” .....	55
3.2 Trasporto aereo in Italia: fabbisogni e proposte per il rilancio.....	68
3.3 L'ottimizzazione dei carichi nella logistica: la priorità per la decarbonizzazione del trasporto merci.....	79
<b>4. Le proposte di FAST-CONFESAL .....</b>	<b>84</b>
4.1 Infrastrutture e servizi .....	84
4.2 Policies e norme .....	92
4.3 Finanziamenti ed incentivi.....	102
<b>5. Conclusioni.....</b>	<b>105</b>
Elenco delle figure .....	107
Elenco delle tabelle .....	107
Annex.....	108



## Prefazione

“Italia Velocemente Connessa – Verso la rivoluzione dei trasporti sostenibili” rappresenta il quarto aggiornamento del documento, dopo quelli dell’autunno 2020, 2021 e dell’inverno 2022-2023, finalizzato appunto a revisionare ciclicamente il programma “Italia Velocemente Connessa”, vale a dire la piattaforma di confronto con i policy makers in materia di pianificazione, programmazione e contrattualistica del lavoro nazionale nel settore dei trasporti e della logistica, nonché di monitoraggio periodico delle misure implementate e in comparazione, via via, con le congiunte proposte di Federazione e Confederazione presentate dalla nostra Organizzazione sindacale.



Punto di partenza sono le 27 proposte di FAST-Confsal recepite concretamente nel corso del 2021 e del 2022 nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nel Piano Complementare (PC), negli Allegati Infrastrutture al DEF e nelle numerose iniziative legislative avviate, a cui hanno seguito ulteriori 6 proposte accolte nel corso del 2023 come evidenziato nel prosieguo del documento. Un onore che testimonia l'efficacia e la bontà del lavoro intrapreso unito alla responsabilità di dimostrare in sede di applicazione che le misure proposte ed adottate siano effettivamente impattanti sul sistema dei trasporti, sulle imprese e sui lavoratori del comparto. In tal senso, il monitoraggio di impatto di tali misure è probabilmente ancora più importante dell'averle proposte.

In analogia ai precedenti rapporti annuali, il documento fornisce una panoramica sulle principali novità del quadro pianificatorio e programmatico europeo e nazionale emerse nel corso del 2023, illustrando gli andamenti storici e le previsioni macroeconomiche del paese in grado di incidere anche sul sistema dei trasporti, e le principali tendenze di traffico sia nel comparto merci che passeggeri nazionale, nonché lo stato dell'arte del mercato del lavoro nel settore trasporti. A seguito della sintetica rappresentazione delle attività svolte nel corso del 2023 nell'alveo della piattaforma “Italia Velocemente Connessa”, è stata svolta una verifica di efficacia delle attività condotte dal sindacato che, anche per questo anno, mostra come ricordato una performance positiva, in cui viene analizzato il recepimento o meno delle istanze e delle misure promosse in “Italia Velocemente Connessa”.

Riguardo alla parte propositiva della piattaforma sindacale che costituisce la base programmatica di confronto con il Governo e le parti terze, **oltre alla tradizionale elencazione** nelle



macro-famiglie “Infrastrutture e servizi”, “Policies e Norme”, “Incentivi e Finanziamenti” delle istanze non ancora o solo parzialmente accolte unitamente alle nuove proposte emerse dai fabbisogni del nuovo contesto congiunturale, **viene effettuato un focus su tre proposte cardine del sindacato** in materia di:

- 1) priorizzazione delle azioni in ambito infrastrutture e trasporti, finalizzate ad incrementare competitività, accessibilità ed equità di cittadini ed imprese del Mezzogiorno d’Italia, in particolare dell’area siciliana e calabrese;
- 2) un pacchetto di priorità per il segmento del trasporto aereo nazionale;
- 3) l’implementazione di soluzioni tecnologiche per la sostenibilità ambientale dei trasporti.



## 1. Aggiornamento del quadro conoscitivo

### 1.1 Gli aggiornamenti della pianificazione europea e nazionale dei trasporti

#### Unione Europea

1. In materia di **reti TEN-T**, come già sottolineato nei precedenti rapporti di avanzamento, risulta significativa la proposta legislativa COM/2021/812<sup>1</sup> di revisione del Regolamento 1315/2013 sugli orientamenti della rete TEN-T, emendata a luglio 2022<sup>2</sup> per rispondere all'impatto geopolitico che ha coinvolto l'Ucraina e su cui il 5 dicembre 2022 il Consiglio ha raggiunto un accordo, approvando il testo di orientamento generale.

Pur non registrando rilevanti avanzamenti nell'iter legislativo della proposta di revisione nel corso del 2023, ove il negoziato con il Parlamento europeo è attualmente in corso con la previsione di adozione del Regolamento attesa indicativamente entro la primavera del 2024, **è tuttavia importante sottolineare come le proposte promosse da FAST-CONFESAL sin dal 2020 risultano essere state accettate per quel che concerne la rete e i nodi nazionali.**

Con l'obiettivo, infatti, di allineare la pianificazione trasportistica europea a quella nazionale delineata nello SNIT (sistema nazionale delle infrastrutture di trasporto), appaiono consolidate le seguenti fondamentali revisioni rispetto all'assetto attuale, come sostenuto da FAST-CONFESAL e già rilevato nel rapporto IVC dello scorso anno:

- l'inclusione del porto di Civitavecchia nella rete dei porti Core;
- la corretta identificazione delle sezioni del Ponte sullo Stretto di Messina all'interno del corridoio di trasporto europeo "Scandinavo-Mediterraneo";
- il completamento della dorsale adriatica, con l'inserimento della tratta da Ancona a Foggia nella rete di rango Extended Core sia ferroviaria che stradale. Tale inclusione permetterà di prolungare il tracciato del Corridoio "Mar Baltico - Mar Adriatico" lungo la tratta Ancona-Foggia-Bari;
- l'inclusione dei tracciati delle sezioni elevate a rango core esteso, quali la "Taranto-Sibari-Paola" sul Corridoio Scandinavo Mediterraneo, la "Laveno-Luino" e la "Alessandria-Novi Ligure" sul Corridoio Mare del Nord-Alpi, la sezione "Vicenza-Treviso-Portogruaro" su Corridoio Mediterraneo e la "Padova-Treviso-Udine-Gorizia-Trieste" sul Mare Baltico-Mare Adriatico;
- l'inclusione della parte mancante della sezione stradale e ferroviaria Jonica nel Sud della Calabria nella rete di rango Comprehensive, così come della sezione ferroviaria "Taranto-Brindisi" e delle tratte transfrontaliere ferroviarie "Fossano-Cuneo-Ventimiglia" e "Bressanone (Bolzano)-Villach-Klagenfurt";
- l'inclusione del Passante di Mestre nella rete stradale Core;
- l'inclusione nella rete Comprehensive l'inserimento nella rete Core dei terminali ferroviari/stradali di Interporto Trieste-Ferneti (TS), Santo Stefano di Magra (SP), Segrate (MI) e Agognate (NO); l'inserimento nella rete Comprehensive dei terminali ferroviari/stradali di Castelguelfo (PR), Portogruaro (VE), Pordenone (PN), Faenza (RA), Villa Selva (FC), Ortona (CH), Incoronata (FG) e la nuova denominazione del terminale di Busto Arsizio-Gallarate (VA);

<sup>1</sup> Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013" - COM/2021/812 final

<sup>2</sup> COM(2022) 384 final, 2022/0420(COD), Amended proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013

- l'inserimento di sei nuovi porti comprehensive (Capri, Ischia, Ponza, Porto Empedocle, Porto S. Stefano e Procida) e di tre aeroporti (Isola D'Elba, Perugia e Rimini);
- l'inclusione di ulteriori 40 nodi urbani italiani con oltre 100.000 abitanti oltre ai 9 nodi urbani maggiori già previsti nel Regolamento del 2013.

Da segnalare sempre nella proposta di revisione del Regolamento TEN-T, altre due tematiche fortemente attenzionate da FAST-CONFSAL.

Da un lato la previsione della redazione da parte degli Stati membri di un'analisi di mercato prospettica per potenziare gli attuali terminali merci multimodali entro tre anni dall'entrata in vigore del nuovo regolamento al fine di indentificare la necessità eventuale di nuovi terminal e le esigenze di potenziamento degli attuali.

Significativa, per questo obiettivo, è l'intesa raggiunta qualche giorno fa a Ginevra tra due importanti Gruppi, FS e MSC, per sviluppare l'intermodalità fra trasporto marittimo e ferroviario, con maggiori e più efficaci sinergie, ed ampliare la rete logistica del trasporto merci da e verso i porti italiani ed europei in modo da incrementare i volumi delle merci trasportate in treno, migliorando la qualità dei servizi e fornendo un'alternativa competitiva e sostenibile, economicamente e ambientalmente, al trasporto su strada a lunga percorrenza ed anche sull'asse euromediterraneo Italia-Nord Europa.

Dall'altro lato la previsione per il settore stradale, dello sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette (SSTPA) situate sulle strade della rete centrale ed estesa indicativamente ad una distanza massima di 150 km tra di esse.

2. Parimenti rilevante, anche in termini di impatto sulle policies nazionali e sugli effetti self-executing per le istituzioni e gli operatori del settore, riveste lo sviluppo della normativa europea in materia di sostenibilità ambientale dei trasporti e di processo di decarbonizzazione, lungo il percorso delineato nella **Strategia "European Green Deal"**<sup>3</sup> che traguarda un'economia dell'Unione ad impatto climatico neutro entro il 2050 (neutralità climatica tra emissione e cattura di gas a effetto serra - zero netto di emissioni) e con riduzione delle emissioni di gas serra di almeno il 55% entro il 2030<sup>4</sup> rispetto al 1990, a cui ha seguito la Legge europea sul clima (Regolamento UE 1119/2021 di giugno 2021).

Il pacchetto di proposte normative per rispondere a tale strategia, il cosiddetto **"Fit for 55: delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality"**<sup>5</sup>, è avanzato nel corso del 2023 includendovi le seguenti misure:

- **Con il Regolamento (UE) 2023/957<sup>6</sup> e la Direttiva (UE) 2023/959 si è ampliato l'ambito di applicazione del sistema europeo di scambio delle emissioni (EU ETS<sup>7</sup>) estendendolo al**

<sup>3</sup> COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Il Green Deal europeo COM/2019/640 final

<sup>4</sup> Previsione rivista sulla base delle decisioni del Consiglio UE del dicembre 2020

<sup>5</sup> COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS, 14.7.2021COM(2021) 550 final

<sup>6</sup> Regolamento (UE) 2023/957 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023 che modifica il regolamento (UE) 2015/757 al fine di prevedere l'inclusione delle attività di trasporto marittimo nel sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea e il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di ulteriori gas a effetto serra e delle emissioni di ulteriori tipi di navi (Testo rilevante ai fini del SEE)

<sup>7</sup> Il sistema di scambio quote di emissione (ETS), il primo e il più grande mercato internazionale dei permessi di emissione di carbonio e rappresenta lo strumento politico chiave dell'Ue per la lotta al cambiamento climatico. Il sistema ETS dell'UE, che si rivolge a tutti i settori industriali caratterizzati da elevate emissioni, incluso il trasporto aereo, è stato introdotto con la direttiva la Direttiva 2003/87/CE. Esso fissa un tetto massimo, stabilito a livello europeo, per le emissioni consentite ai soggetti che fanno parte del sistema, consentendo ai partecipanti di acquistare e vendere sul mercato i diritti di emissione di CO2 ("quote"), acquisiti mediante asta. La Direttiva è stata rivista da ultimo nel marzo 2018, al fine di consentire di rispettare gli obiettivi di riduzione delle

**settore del trasporto marittimo**, includendovi il 100% delle emissioni delle navi che effettuano tratte in partenza dal porto di uno stato della UE e in arrivo in un porto UE (viaggi intra UE) ed il 50% delle emissioni di navi che effettuato tratte in arrivo o in partenza da un porto al di fuori della giurisdizione di uno stato membro (viaggi extra UE). **Peraltro, su questo punto, occorre una forte riflessione ed un'azione decisa per tutelare la competitività degli scali di transshipment nazionali/europei rispetto a quelli extra EU dalle conseguenze che discenderebbero dall'entrata in vigore di tale previsione normativa.**

- **Il Regolamento "Iniziativa FuelEU Maritime"**, approvato in via definitiva dal Consiglio il 25 luglio 2023, in attesa di pubblicazione, **che dispone che il settore navale dovrà ridurre l'intensità di gas serra del suo carburante in modo graduale, partendo dal 2% nel 2025 fino ad arrivare all'80% nel 2050, rispetto al livello di 91,16 g CO<sub>2</sub>/MJ del 2020**, con obiettivi intermedi del 6% nel 2030, 14,5% nel 2035, 31% nel 2040, 62% nel 2045. Viene introdotto altresì l'obbligo per le navi passeggeri e le navi portacontainer di collegarsi all'alimentazione elettrica da terra per il fabbisogno di energia elettrica mentre sono ormeggiate alla banchina nei principali porti dell'UE a partire dal 2030.
- È stato pubblicato il **Regolamento UE 2023/1804 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la Direttiva UE 2014/94**. Il regolamento entrerà in vigore dal 12 ottobre 2023 e si applicherà a decorrere dal 13 aprile 2024 e stabilisce degli obiettivi nazionali obbligatori per la realizzazione di un'infrastruttura sufficiente per i combustibili alternativi nell'Unione per i veicoli stradali, i treni, le navi e gli aeromobili in stazionamento, In particolare prevede che:
  - o lungo la rete stradale centrale e globale TEN-T, in ciascun senso di marcia, siano installati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri a una distanza massima di 60 km tra loro; che entro il 31 dicembre 2030, lungo la rete stradale centrale TEN-T, siano installati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti in ciascun senso di marcia a una distanza massima di 60 km tra loro e di 100km sulla rete globale; che entro il 31 dicembre 2030, lungo la rete centrale TEN-T siano installate stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico a una distanza massima di 200 km tra loro e che in ciascun nodo urbano sia installata almeno una stazione di rifornimento di idrogeno accessibile al pubblico.
  - o gli Stati membri provvedono affinché, in tutti gli aeroporti della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in stazionamento sia assicurata entro il 31 dicembre 2029, presso tutte le postazioni remote utilizzate per operazioni di trasporto aereo commerciale per imbarcare o sbarcare passeggeri o per caricare o scaricare merci.
  - o al 2030, nei porti europei core e comprehensive, l'installazione di sufficienti sistemi di on-shore power supply in grado di soddisfare la domanda di almeno il 90% del numero medio degli ultimi tre anni delle call registrate dal naviglio in entrata e uscita dal porto; al 2025, nei porti core che sia installato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la circolazione delle navi adibite alla navigazione marittima in tutta la rete centrale TEN-T.
- **La Direttiva, in fase di definizione RED III** di modifica della Direttiva europea sulle energie rinnovabili 2018/2001 (RED II) che prevede che entro il 2030 gli Stati membri devono provvedere che la quota di energia da **fonti rinnovabili** nel consumo finale lordo di energia sia

---

emissioni fissati dal Quadro 2030 per l'energia e il clima e dall'Accordo di Parigi. Le modifiche introdotte, che si riferiscono al periodo 2021-2030 (cd. fase 4), stabiliscono tra l'altro alcuni meccanismi di finanziamento a favore dello sviluppo di tecnologie a basse emissioni di carbonio.

“almeno” pari al **42,5%**, impegnandosi collettivamente a raggiungere il 45%, contro il target del 32% attualmente in vigore. Nel settore dei **trasporti**, la RED III stabilisce una quota di energia rinnovabile nel consumo finale pari ad almeno il **29%** entro il 2030 o, in alternativa, una **riduzione dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra del 14,5%** entro la stessa data.

- **Con la Direttiva 959/2023 è stato revisionato il sistema separato di scambio delle emissioni di Co2, ETS II, riguardante il trasporto stradale**, con un target di riduzione della Co2 del 42% al 2030 rispetto al 2005 con entrata in vigore a partire dal 2027.
- **E' stata approvata da Consiglio il 09.10.2023 l'iniziativa ReFuelEU Aviation** in cui si prevede di stabilire obblighi minimi per tutti i fornitori di carburante nell'aumentare gradualmente la quota di carburanti sostenibili per l'aviazione negli aeroporti europei, con una quota minima di SAF (Sustainable Aviation Fuels biosintetici o a CO2 riciclata) fornita in ogni aeroporto dell'UE dal 2% del carburante complessivo fornito entro il 2025 raggiungendo il 70% entro il 2050. Inoltre, gli operatori aerei in partenza dagli aeroporti dell'Ue dovranno fare rifornimento solo con il carburante necessario al volo, per evitare le emissioni legate al sovrappeso o alla re-localizzazione delle emissioni di carbonio causate da pratiche di "tankering" (trasportare deliberatamente carburante in eccesso per evitare il rifornimento con carburanti sostenibili) e gli aeroporti dovranno garantire che la loro infrastruttura di rifornimento sia disponibile e adatta alla distribuzione delle nuove miscele.
- **Il Regolamento 851/2023 sugli standard di emissioni di Co2, a capo dei produttori di veicoli, per veicoli leggeri e veicoli commerciali leggeri**, con emissioni medie dei nuovi veicoli che dovranno scendere del 55% dal 2030 e del 100% dal 2035 rispetto ai livelli del 2001, determinando pertanto a partire dal 2035 la vendita esclusivamente di veicoli ad emissioni zero<sup>8</sup>.

## Italia

1. Nel mese di aprile 2023 è stato emanato il documento pianificatorio principe per le infrastrutture di trasporto nazionali, l'Allegato Infrastrutture al DEF. Preme anticipare che il documento, probabilmente perché il primo dall'inizio della nuova legislatura, **non contiene il dettaglio degli interventi per modalità di trasporto come le edizioni precedenti che hanno permesso altresì a FAST-CONFSAL di monitorare sia in forma aggregata gli stanziamenti per le infrastrutture di trasporto che in forma più granulare l'avanzamento dei progetti/lavori e delle coperture economiche dei singoli interventi.**

Ciò nonostante, nel documento vengono riportate importanti dichiarazioni programmatiche, tra cui le principali sono:

- L'inserimento del **ponte sullo Stretto di Messina** quale intervento di rilevanza nazionale e opera di assoluta strategicità per l'Italia e per l'Europa nel suo complesso, finalizzato anche a dare maggiore efficacia alla realizzazione della ferrovia ad alta velocità da Salerno a Reggio Calabria e alla velocizzazione delle ferrovie siciliane, come sottolineato dal 2020 da parte di FAST-CONFSAL.
- **L'attenzione alla tematica della sicurezza stradale**, in primis traguardabile attraverso un'efficace manutenzione delle infrastrutture stradali e per la quale sono stati previsti 400 milioni di euro per il periodo 2023-2027 in Legge di bilancio 2023 per la realizzazione

---

<sup>8</sup> A cui si lega la proposta di revisione del Regolamento per gli standard emissivi dei veicoli pesanti vigente (Reg. 1242/2019) con proposta di riduzione del target di GHG per le case costruttrici del 45% al 2030, 65% al 2035 e del 90% al 2040 per camion (oltre le 5 tonn), autobus di lunga percorrenza e rimorchi

di interventi sulle strade statali delle aree dei crateri sismici 2009–Abruzzo e 2016-Centro-Italia, e 300 milioni di euro per il periodo 2023-2026 per il potenziamento, la riqualificazione e l'adeguamento della S.S.4 Salaria.

- **Per quanto riguarda il sistema del trasporto pubblico a livello di città metropolitane e di aree urbane** sono stati previsti importanti stanziamenti in Legge di Bilancio 2023, oltre tre miliardi di euro, per la linea C della metropolitana di Roma, la M4 di Milano, il collegamento tra Afragola e la rete di Napoli e per il TRM nelle città metropolitane.
- **La necessità di definire un nuovo quadro normativo, pianificatorio e programmatico** per gli interporti ed un conseguente piano di regolazione e sviluppo, che consideri in via prioritaria l'infrastruttura ed i servizi già esistenti ed il loro adeguamento agli standard europei, come sottolineato da FAST-CONFSAL a partire da Italia Velocemente Connessa 2021.
- **Sempre in materia di logistica, viene evidenziata la necessità favorire il più possibile “la digitalizzazione dei processi, laddove, nonché l'armonizzazione e l'interoperabilità tra gli strumenti digitali dei vari attori coinvolti a vantaggio di tutta la filiera logistica e intermodale”<sup>9</sup>**, come anche in questo caso più volte proposto da FAST-CONFSAL sia in termini di monitoraggio della linea di investimento PNRR a favore della “digitalizzazione della catena logistica”, sia in termini di aumento delle risorse a favore di sistemi hardware e software e di formazione specifica per le imprese.
- **Incrementare la competitività degli scali portuali nazionali, sia attraverso il varo della riforma della governance portuale** al fine di razionalizzarne il governo, i rapporti concessori e snellire le procedure interne e gli oneri burocratici per gli operatori di mare e di terra, senza intaccare la gestione pubblica del sistema, **sia potenziando il piano degli investimenti già in corso** con interventi selettivi in base ai flussi di traffico di ciascuna realtà. Anche in questo caso, FAST-CONFSAL dal 2020 focalizza la propria attenzione sullo sviluppo delle infrastrutture di accessibilità marittima e di connessione intermodale dei nodi portuali.
- È menzionata **la valorizzazione del trasporto delle merci e dei passeggeri per via aerea**, in particolare in quegli scali che hanno un potenziale inespresso anche solo per la loro strategica collocazione geografica in linea con l'approvando Piano nazionale degli aeroporti 2035, come sottolineato da FAST-CONFSAL nel lavoro preparato per il tavolo istituito presso il MIT sul trasporto aereo e in Italia Velocemente Connessa.
- Il documento riporta anche il “Decreto aiuti quater” di fine 2022<sup>10</sup>, potenziato con il DL Asset, che ha previsto una procedura semplificata per **l'approvazione definitiva di alcuni grandi progetti autostradali**, come ad esempio la **Gronda di Genova**, che risultano incagliati da tempo, nonché gli stanziamenti in Legge di Bilancio 2023 **per la SS 106 Jonica dei lotti funzionali del nuovo asse viario Sibari – Catanzaro** (3 Mld € per il periodo 2023-2037), il finanziamento delle tratte nazionali di alcune opere di accesso al tunnel di base Torino Lione e per il completamento della linea ferroviaria Torino - Lione (1,2 Mld € per il periodo 2024-2029) e la progettazione della linea ferroviaria Chiasso-Monza. Necessita riequilibrare in termini urgenti i gap territoriali tra Nord-Sud come da FAST-CONFSAL segnalato da tempo e a cui a gennaio di quest'anno si sono aggiunti, confermando i divari ultraventennali, i dati pubblicati da ISTAT in un suo Focus<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> Allegato Infrastrutture al DEF 2023, MIT

<sup>10</sup> Convertito con Legge 6/2023

<sup>11</sup> [https://www.istat.it/it/files//2023/01/FOCUS\\_Divari\\_Mezzogiorno\\_PNRR.pdf](https://www.istat.it/it/files//2023/01/FOCUS_Divari_Mezzogiorno_PNRR.pdf)

Evidentemente si tratta di linee guida programmatiche e, come ricordato in premessa, il documento non contiene l'elenco degli investimenti prioritari, il loro stato di avanzamento fisico e finanziario; tuttavia, i punti citati risultano totalmente in linea con quanto sostenuto da FAST-CONFSAL da quattro anni a questa parte e quindi non possono che essere condivisi. Sebbene alcune linee di azione siano state già intraprese nel corso del 2023, dalla riattivazione della società Ponte sullo Stretto di Messina S.p.a., alle discussioni sulla riforma degli interporti e ai primi indizi sulla riforma della governance portuale, passando per la semplificazione procedurale e gli stanziamenti previsti per alcune opere "incagliate", **l'azione di FAST-CONFSAL si concentrerà nel valutare l'effettiva implementazione delle misure programmatiche esposte nell'Allegato al DEF 2023 per i prossimi anni.**

2. Un focus specifico dell'azione del Governo nel corso del 2023 è stato senza dubbio **la riattivazione della progettualità dell'attraversamento stabile del Ponte sullo Stretto di Messina.** Ferma restando la necessità secondo FAST-CONFSAL di inserire tale opera all'interno di un quadro più ampio finalizzato ad incrementare l'accessibilità e la competitività del Mezzogiorno d'Italia, come pubblicato negli atti del convegno "Solo il Ponte ci sta stretto" di ottobre 2023, l'intervento rappresenta la conditio sine qua non per raggiungere tale obiettivo. Già di per sé, come rilevato nello studio di impatto, l'opera potrà contribuire alla formazione del PIL dell'Italia per 19,7 miliardi di euro, con oltre 33 mila occupati negli 8 anni complessivi di cantiere, con un moltiplicatore della spesa pari a 1,83, cioè per ogni euro speso per la realizzazione del ponte sarà prodotto in Italia 1,83 euro di PIL<sup>12</sup>.

In aggiunta a ciò, l'opera rappresenta l'anello di congiunzione delle 2 direttrici ferroviarie fondamentali (le tratte in Sicilia e la direttrice Salerno-Reggio Calabria) interessate da finanziamenti PNRR, e la decisa sterzata impressa sia in termini di governance societaria che di aggiornamento del progetto definitivo con campata unica risalente al 2011, vengono accolte con deciso favore.

Le previsioni del DL 35/2023, compreso l'inserimento dell'opera nell'Allegato Infrastrutture del DEF con l'indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie disponibili e del fabbisogno residuo vengono valutate in maniera positiva, con l'auspicio che venga sviluppato celermente il progetto esecutivo e che venga confermato lo stanziamento in Legge di Bilancio 2024 al fine di avviare i lavori entro l'estate 2024 a parziale copertura dei 11,6 Mld di euro stimati di costo complessivo dell'opera a cui andranno aggiunte le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie e stradali lato Sicilia e lato Calabria.

**3. Lato implementazione del PNRR e del PNC, strumenti di cui il MIT è titolare di 61,4 miliardi di euro e responsabile del raggiungimento entro il 2026 di 57 tra traguardi (milestone) e obiettivi (target) (di cui 47 investimenti e 10 riforme), non possono non rimarcarsi alcune preoccupazioni nell'avanzamento del Piano.**

Senza entrare nel dettaglio delle singole misure e dei relativi importi già approfonditi e citati nel primo e secondo rapporto di avanzamento di Italia Velocemente Connessa<sup>13</sup>, e fermo restando l'esercizio di monitoraggio trimestrale che FAST-CONFSAL ha avviato in merito alle riforme ed agli investimenti del PNRR per il Mezzogiorno di interesse delle sezioni territoriali dell'ente, si riportano le principali risultanze derivanti dall'ultimo monitoraggio relativo all'anno 2023 del MIT.

<sup>12</sup> <https://www.openeconomics.eu/2023/10/30/ponte-sullo-stretto-impatto-sulleconomia-italiana/>

<sup>13</sup> FAST-CONFSAL "Un'anno da... un'Italia Velocemente connessa", [https://www.sindacatofast.it/sites/default/files/doc\\_pdf\\_inf/Un%20anno%20da%20un'Italia%20velocemente%20connessa\\_versione%208-12-21.pdf](https://www.sindacatofast.it/sites/default/files/doc_pdf_inf/Un%20anno%20da%20un'Italia%20velocemente%20connessa_versione%208-12-21.pdf) e Italia Velocemente Connessa: 2° Rapporto di Avanzamento [https://sindacatofast.it/sites/default/files/doc\\_pdf\\_inf/FAST-CONFSAL\\_ITALIA%20VELOCEMENTE%20CONNESSA%202022\\_position%20paper.pdf](https://sindacatofast.it/sites/default/files/doc_pdf_inf/FAST-CONFSAL_ITALIA%20VELOCEMENTE%20CONNESSA%202022_position%20paper.pdf)

Preme evidenziare che, come già sottolineato in diverse occasioni dalla Federazione FAST-Confesal, continua a mancare un quadro informativo chiaro pubblico circa l'avanzamento finanziario e quindi della spesa effettiva degli investimenti avviati. In termini aggregati, la NADEF 2023 prevede di spostare in avanti l'attivazione della spesa del PNRR rivedendo al ribasso nel 2023 e in misura minore nel 2024 i flussi, per essere maggiormente concentrati negli anni 2025 e 2026, senza tuttavia offrire cifre esatte sull'avanzamento effettivo. Tale postergazione di spesa, peraltro, si associa a quanto già disposto dalla NADEF 2022 che per il solo 2022 a fronte di una previsione di spesa di 29,4 miliardi di euro, soltanto 15 miliardi di euro sono stati effettivamente liquidati. Lo stesso Ufficio Parlamentare di Bilancio, nella sua Lettera di validazione del quadro macroeconomico tendenziale 2023-2024, ha tra l'altro evidenziato il rischio che non avvenga "l'integrale, tempestivo ed efficiente utilizzo da parte dell'Italia dei fondi europei del programma NGEU" ed il rischio che "la concentrazione della realizzazione delle opere del PNRR nei due anni finali del programma potrebbe alimentare strozzature nell'offerta, sia con riferimento alle competenze necessarie per gestire e avviare le opere, sia per lo spiazamento di altri investimenti"<sup>14</sup>.

Riguardo allo stato di avanzamento degli investimenti PNRR del MIT in materia di infrastrutture e servizi di trasporto con scadenze nel corso del 2023, verificate sulla base dell'ultimo rapporto di novembre 2023 della Corte dei Conti<sup>15</sup>, si riporta il dettaglio che segue:

- Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale (T1 2023 aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per lo sviluppo delle stazioni): **completata anche se risultano aggiudicati 35 progetti anziché i 40 previsti con possibile destinazione delle risorse non assegnate alle stazioni per l'idrogeno ferroviario.**
- Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario (T1 2023 con assegnazione delle risorse per la sperimentazione): **completata.**
- Potenziamento delle linee regionali (T2 2023 avvio del 100% dei lavori): risultano avviati i lavori per il 43% dei progetti selezionati e una parte dei fondi risulta ancora da assegnare, **ritardi importanti.**
- Rinnovo del parco ferroviario regionale per il TPL con treni alimentati a combustibili puliti e servizio universale (T2 2023 aggiudicazione degli appalti pubblici per il potenziamento) – **scadenza oggetto di revisione del PNRR e all'esito della procedura di aggiudicazione il numero complessivo di treni è stato di 96, contenenti 491 unità di materiale rotabile, di cui almeno 96 carrozze locomotrici e 395 carrozze passeggeri.**
- Collegamenti diagonali (Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia) (T2 2023 avvio della procedura di gara per l'assegnazione dei lavori) **a fine giugno 2023 RFI ha lanciato la gara per i lavori della tratta.**
- Digitalizzazione della catena logistica (T3 2023 sviluppo della PLN e relativa documentazione tecnica con obiettivi indicatori quantitativi): **risulta pubblicato nel mese di ottobre 2023 il bando per l'assegnazione delle risorse alle AdSP sulla linea di finanziamento "rete di porti ed interporti".**
- Rafforzamento mobilità ciclistica (T4 2023 piste ciclabili aggiuntive): **misura oggetto di revisione del PNRR e risulta in corso l'iter per la definizione puntuale dei progetti.**
- Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud (T4 2023 aggiudicazione di tutti gli appalti): **misura che risulta in forte ritardo.**

<sup>14</sup> Ufficio Parlamentare di Bilancio, Lettera di validazione del quadro macroeconomico tendenziale 2023-24, 21.09.2023

<sup>15</sup> Corte dei Conti, Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), novembre 2023

- Nell'ambito del Contratto di programma MIT-RFI la definizione del progetto di realizzazione della Stazione AV di Foggia CUP: J24C2000000009, dalla FAST fortemente voluto, con l'approvazione di un intervento finanziato di 47,2 mln di euro<sup>16</sup> della prima fase sugli 80 mln dedicati come riportato dal sito Opencoesione<sup>17</sup> per ottenere la realizzazione di un HUB multimodale e, attraverso il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria e intermodale mediante la realizzazione di una nuova stazione con i correlati interventi infrastrutturali e dei servizi di trasporto intermodali, al fine di conseguire una maggiore accessibilità e coesione territoriale con riduzione dei tempi di percorrenza attuali di oltre 11 minuti per i treni veloci e oltre 15 per intercity e merci.
- Interventi nelle ZES (T4 2023 inizio degli interventi): **misura con criticità alta secondo la Corte dei Conti, in corso con la pubblicazione dei bandi di gara da parte delle regioni, ANAS, RFI e AdSP, che dovrà tuttavia legarsi alla revisione del PNRR con la prevista istituzione della ZES unica per il Mezzogiorno.**
- Sviluppo TRM (T4 2023 aggiudicazione di tutti gli appalti): **circa il 40% dei soggetti attuatori ha provveduto alla pubblicazione dei bandi di gara con criticità media individuata dalla Corte dei Conti.**
- Rinnovo parco autobus regionale con veicoli a combustibili puliti (T4 2023 aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici): **circa il 50% dei progetti vedono pubblicato il bando di gara.**
- Digitalizzazione della gestione del traffico aereo (T4 2023 almeno 13 siti con un sistema di gestione del traffico aereo completamente digitalizzato e operativo): **misura oggetto di revisione del PNRR.**

**Lato Piano nazionale complementare, con focus misure di competenza MIT** e sulla base delle risultanze della Ragioneria dello Stato al 30.06.2023<sup>18</sup> come meglio dettagliato in Annex al presente documento, **nel corso del 2023 lo stato dell'arte in termini aggregati risulta alquanto problematico, con alcune criticità particolarmente accentuate** sulle seguenti linee di finanziamento:

- Sul rinnovo della flotta navale con combustibili puliti, con scadenza del 2023 di sottoscrizione dei contratti che **non risulta conseguita**, tenuto conto che 25 beneficiari hanno rinunciato al contributo e solo il 32% delle risorse risulta assegnato;
- Sull'acquisto di navi per il rinnovo della flotta navale nello Stretto di Messina per ridurre le emissioni, **con la gara andata deserta ed il mancato raggiungimento delle scadenze del 2023;**
- **Non risultano conseguiti**, anche tenuto conto dell'attesa dei tempi di risposta della Commissione Europea della notifica trasmessa, **gli obiettivi 2023 del programma "Rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture (raccordi intermodali) per il trasporto ferroviario delle merci"**
- **Non risultano conseguiti le milestones ed i target del 2023** per il programma "Strade sicure – Messa in sicurezza e implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24-A25)"
- **Risultano conseguiti solo parzialmente** i target di aggiudicazione dei lavori per l'aumento selettivo della capacità portuale, di sviluppo dell'ultimo miglio ferroviario e stradale portuale,

<sup>16</sup><https://silos.infrastrutturestrategiche.it/Home/Opere?numero-Scheda=&cup=J24C20000000009&btnSearchCup=0&denominazione=&classificazioneIntervento=&regioneId=16&systemaInfrastrutturaleId=&statoAvanzamentoId=&soggettoCompetente=>

<sup>17</sup><https://opencoesione.gov.it/it/dati/progetti/5mtra1blr008/>

<sup>18</sup> Ragioneria Generale dello Stato, "PNC Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR - Report n. 8: adempimenti e attività al 30 giugno 2023", 09.2023



di efficientamento energetico e non risulta conseguito l'obiettivo di avvio dei lavori in tutte le AdSP per il cold ironing;

- **Non risulta conseguito l'obiettivo 2023** di avvio dei lavori nelle reti viarie delineate nel programma "Strategia Nazionale Aree Interne"

Da menzionare, sempre in ambito PNRR, **la proposta di revisione del Piano<sup>19</sup> del Governo di luglio 2023**, derivante dai mutamenti del contesto di riferimento, di alcune criticità emerse nella fase di attuazione nei primi anni, dal monitoraggio dei singoli progetti nonché delle risorse aggiuntive derivanti dal RePowerEU.

Più nello specifico, relativamente alle misure di competenza del MIT, non vengono riportate modifiche nelle riforme mentre si riportano di seguito le più rilevanti richieste di emendamento degli investimenti originariamente previsti nel Piano:

*Tabella 1 - Elenco delle proposte di modifica significativa degli investimenti PNRR di competenza del MIT di luglio 2023*

Misura	Richiesta
<b>M3C1 Investimento 1.3 Connessioni diagonali (Roma-Pescara), (Orte-Falconara), (Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia)</b>	In relazione all'intervento Roma Pescara il soggetto attuatore ha segnalato ritardi autorizzativi che non consentono il raggiungimento dell'obiettivo previsto nel PNRR, proponendo quindi il definanziamento di 620,17 milioni di euro e la riallocazione delle risorse come segue: 94 mln € a favore di M3C1-I1.3.2 Orte-Falconara, 18 mln € a favore di M3C1-I1.3.3 Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, 508 mln € a favore di M3C1-I1.5 Rafforzamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave
<b>M3C1 Investimento 1.4 Sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)</b>	Sono state segnalate criticità legate sia alla carenza di materie prime di approvvigionamento delle forniture e sia alle procedure autorizzative che non consentono il raggiungimento dell'obiettivo previsto nel PNRR, proponendo quindi il definanziamento di 504 milioni di euro e il posticipo del target intermedio M3C1-13 di un semestre (da Q4-2024 a Q2-2025).
<b>M3C1 Investimento 1.5 Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave</b>	In relazione a tale misura il soggetto attuatore e l'amministrazione responsabile propongono l'incremento di 1.012 milioni di euro di cui 508 mln € da M3C1-I1.3.1 Roma-Pescara e 504 mln € da M3C1-I1.4 ERTMS
<b>M3C2 Investimento 2.2 Digitalizzazione della gestione del traffico aereo 80</b>	La Società (ENAV) ha chiesto il definanziamento di 5 progetti per un valore di 76 milioni di euro a causa delle criticità derivanti dalla crisi internazionale - il conflitto russo-ucraino, con effetti negativi diretti sull'approvvigionamento di materiali e forniture tecnologiche, le complesse attività di formazione del personale specializzato attualmente

<sup>19</sup> Documento del Governo intitolato "Proposta di revisione del PNRR e capitolo REPowerEU" del 27 luglio 2023

Misura	Richiesta
	impegnato a causa di un inatteso, oltre che improvviso, aumento del traffico aereo.
<b>Componente 3, per l'Investimento 1.4 (Investimenti infrastrutturali per le Zone economiche speciali)</b>	Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha evidenziato numerose difficoltà attuative a fronte di un'elevata eterogeneità degli interventi, di una differente maturità progettuale e della varietà dei soggetti attuatori. Fermo restando il numero complessivo degli stessi (almeno 41) e la distribuzione per tipologia, l'investimento si collega alla nuova misura nell'ambito della Componente 3 – ZES unica nel Mezzogiorno, da adottarsi entro il 31 dicembre 2023 a cui dovrebbero aggiungersi gli investimenti defianziati dalla M5C3 relativi alle Aree interne – Potenziamento servizi e infrastrutture sociali di comunità (725 milioni di euro) e alla Valorizzazione dei beni confiscati alle mafie (300 milioni di euro), di competenza del Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei ministri
<b>Rafforzamento mobilità ciclistica (M2C2-I 4.1) Piano nazionale delle ciclovie turistiche</b>	Tenuto conto delle difficoltà autorizzative e di completamento della fase di progettazione si propone il defianziamento a valere sul PNRR del sub-investimento relativo alle ciclovie turistiche per un importo complessivo pari a 400 milioni di euro. Per la componente relativa alle piste ciclabili urbane, si propone di posticipare da T4-2023 a T4 2024 la milestone M2C2-24 e il target intermedio M2C2-22.
<b>M2C2 – Investimento 4.2 TRM Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus)</b>	A tal fine l'amministrazione ha richiesto una posticipazione del target intermedio M2C2-25 da Q3-2024 a Q3-2025. Inoltre, viene richiesto un maggiore stanziamento di risorse in particolare per la componente relativa all'acquisto del materiale rotabile
<b>Rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati con combustibili puliti e servizio universale (rinnovo treni TPL, rinnovo intercity al Sud e rinnovo flotta navi mediterranea) (M2C2-I 4.4.2)</b>	La descrizione originale della narrativa della misura considera l'acquisto di almeno 50 treni per il trasporto pubblico locale e 100 carrozze per il servizio intercity al sud. Tuttavia, per un errore materiale, nell'obiettivo della misura è stato riportato l'acquisto di 150 treni a emissioni zero e riportarlo a 50 treni elettrici o a idrogeno per il servizio locale regionale per sostituire un numero equivalente di vecchie unità entro il 2026 (su un totale di 479 mezzi, con età media di circa 30 anni); 100 carrozze con materiali riciclabili e rivestite con pannelli fotovoltaici per il servizio universale (Intercity al Sud, in particolare Sicilia, Calabria e Linea Adriatica).

Fonte: Governo italiano "Proposta di revisione del PNRR e capitolo REPowerEU"

4. Ulteriore elemento da menzionare con importanti impatti sul mercato delle opere pubbliche, delle costruzioni e sugli avanzamenti degli interventi infrastrutturali monitorati da FAST-CONFESAL, **riguarda l'entrata in vigore del nuovo Codice dei contratti pubblici con D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36**. L'approvazione della riforma costituisce peraltro anche un obiettivo del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Appaiono del tutto in linea con le richieste di semplificazione di FAST-CONFESAL enunciate nelle diverse versioni di Italia Velocemente Connessa, le misure riguardanti lo sviluppo della digitalizzazione dell'intero ciclo dei contratti con l'utilizzo di piattaforme di approvvigionamento digitale e l'utilizzo di procedure automatizzate anche per l'accesso agli atti; la semplificazione in materia di progettazione in materia di lavori pubblici in due soli livelli, il progetto di fattibilità tecnico-economica (che viene ampliato) e il progetto esecutivo; la liberalizzazione dell'appalto integrato con la possibilità di contrattualizzare la progettazione esecutiva e l'esecuzione di lavori sulla base di un progetto di fattibilità tecnico-economica approvato; la semplificazione del quadro per lo sviluppo di partenariati pubblico-privati; l'obbligatorietà dell'inserimento nei documenti di gara iniziali delle clausole di revisione prezzi in relazione al verificarsi di particolari condizioni di natura oggettiva; la semplificazione delle soglie per gli affidamenti di lavori (affidamenti diretti fino a 150.000 euro, fino a 1 milione con procedura negoziata senza bando invitando cinque imprese e fino alla soglia UE di 5,38 Mln € con l'invito di dieci imprese) e servizi e forniture (affidamento diretto sino a 140.000 euro) e le semplificazioni introdotte per gli illeciti professionali sia delle imprese, che potrà essere fatto valere solo a seguito di condanna definitiva, condanna di primo grado o misure cautelari e dal lato delle stazioni appaltanti in cui per la determinazione della colpa grave, bisogna considerare solo la violazione di norme di diritto e regole di prudenza, perizia e diligenza, ma non il mancato riferimento a indirizzi giurisprudenziali o pareri delle autorità competenti.

**Ciò nondimeno, l'eliminazione di qualsiasi riferimento al Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) in grado di indicare gli indirizzi strategici e gli obiettivi della politica nazionale, nonché gli scenari di evoluzione del sistema della mobilità nazionale sulla base delle previsioni di domanda e dell'offerta di trasporto a livello nazionale e internazionale, propedeutico alle scelte di policies, di programmazione e selezione degli interventi infrastrutturali di preminente interesse nazionale e delle più efficaci azioni di supporto agli operatori del mercato, appare un grave vulnus.** Una pianificazione di settore che manca dal 2001, che non è stata colmata con la Legge 21 dicembre 2001 n. 443 (cd. Legge Obiettivo) e che è rimasta inattuata nelle previsioni dell'art. 201 del Codice del 2016. Un Piano che non è semplicemente l'applicazione dei criteri indicati al comma 3 dell'art. 39 del D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36 e pubblicati nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza<sup>20</sup>, bensì il quadro globale strategico ed operativo a lungo termine delle infrastrutture e dei servizi di trasporto nazionali.

**Anche la discrezionalità lasciata alle stazioni appaltanti sul vincolo dei subappalti a cascata pone delle questioni aperte sulla qualità dei lavori e sulle condizioni dei lavoratori impiegati in tali sub-forniture.**

---

<sup>20</sup> Per cui è previsto che il governo qualifichi una infrastruttura come strategica e di preminente interesse nazionale con delibera del Consiglio dei Ministri, in considerazione del rendimento infrastrutturale, dei costi, degli obiettivi e dei tempi di realizzazione dell'opera. La qualificazione è operata su proposta dei Ministri competenti, sentite le regioni interessate, ovvero su proposta delle regioni al Governo, sentiti i Ministri competenti. L'elenco delle infrastrutture è inserito nel documento di economia e finanza; il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, istituisce un comitato speciale per l'esame dei progetti relativi alle opere strategiche.

**Da ultimo, al netto dell'inserimento o meno nel codice dei contratti pubblici, appaiono tralasciate alcune questioni procedurali time-consuming quali la definizione certa ed automatica della chiusura dei termini della conferenza da parte dell'amministrazione procedente (sulla base della maggioranza dei pareri pervenuti o acquisiti tramite silenzio assenso), la riduzione dei termini dei pareri a disposizione delle amministrazioni preposte alla tutela ambientale e paesaggistica e rendere più spedite, anche per opere non PNRR, le procedure di verifica della normativa e dei vincoli ambientali (es. procedure di VIA).**

In tutti i casi, tenuto conto dell'entrata in vigore a luglio 2023 della maggior parte delle previsioni e del 1° gennaio 2024 per le restanti, appare decisamente prematuro valutare gli effetti della novella legislativa sul mercato delle opere pubbliche.

5. Da ultimo, e come si avrà meglio modo di dire nel prosieguo del documento, appare utile menzionare altri due atti normativi che incidono su alcune delle proposte avanzate da FAST-CONFSAL.

Il primo punto riguarda la riforma, in atto, dell'istituto delle Zone Economiche speciali di cui al DL 124/2023 che istituisce, a partire dal 1° gennaio 2024, **la Zona economica speciale per il Mezzogiorno ("ZES unica") che comprende i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna e che sostituisce le attuali Zone economiche speciali frammentate in 8 diverse strutture amministrative.**

Con l'obiettivo di favorire una immediata e semplice conoscibilità della ZES unica, di massimizzare l'impatto competitivo dell'intero Mezzogiorno verso le aziende internazionali interessate a stabilirsi in Italia e con il riconoscimento di eguali opportunità di sviluppo a tutti i territori dell'Italia meridionale e a tutte le imprese già insediate nel Sud, FAST-CONFSAL plaude all'assetto generale della norma che viene incontro alla proposta avanzata dal sindacato di costituire un framework di semplificazioni e di incremento degli incentivi finalizzati al reshoring aziendale. La misura, peraltro, con la proposta di modifica del PNRR presentata dal Governo alla Commissione UE in data 7 agosto 2023, è finanziariamente coperta dalle risorse provenienti dal definanziamento delle misure "Aree interne – Potenziamento servizi e infrastrutture di comunità" (725 milioni) e "Valorizzazione dei beni confiscati alle mafie" (300 milioni).

In particolare, la razionalizzazione della governance delle ZES una Cabina di regia istituita presso la PCM alla quale sono attribuite di funzioni di indirizzo, coordinamento, vigilanza e monitoraggio della ZES unica; la previsione dello Sportello Unico Digitale ZES – SUD. nel quale confluiranno gli sportelli unici digitali già attivati, nel sistema vigente, presso ciascun Commissario straordinario ZES, e che svolge le funzioni dello sportello unico per le attività produttive (SUAP); le misure di semplificazione previste per le aziende già operative e quelle che si insedieranno quali la previsione di un'autorizzazione unica per l'avvio delle attività produttive e il riconoscimento, fino al 2026, dell'aumento delle aliquote del credito d'imposta<sup>21</sup> nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027 per l'acquisizione dei beni strumentali nuovi destinati a strutture produttive differenti su base regionale che passa da un range del 15% sino ad un massimo del 60% contro l'attuale intensità tra il 10% ed il 45%, sono i punti salienti della riforma dell'istituto.

---

<sup>21</sup> Per progetti di investimento dal valore minimo complessivo di 200.000 euro e massimo di 100.000.000 di euro

Figura 1 - Aliquote % crediti di imposta riconosciuti per tipologia di impresa su base regionale ZES SUD

REGIONI	GRANDI IMPRESE (e PMI in caso di grandi progetti di investimento)	MEDIE IMPRESE (per i progetti di investimento con costi ammissibili non superiori a 50 milioni di EUR)	PICCOLE IMPRESE (per i progetti di investimento con costi ammissibili non superiori a 50 milioni di EUR)
Campania, Puglia, Calabria e Sicilia	40%	50%	60%
Molise, Basilicata e Sardegna	30%	40%	50%
Abruzzo	15%	25%	35%

Fonte: <https://ramsesgroup.it/zes-unica-dal-2024-tutto-il-mezzogiorno-beneficera-del-credito-dimpostaz-es-2/>

Il secondo punto riguarda **l'approvazione del Piano del Mare**, varato dal CIPOM (Comitato interministeriale per le politiche del mare) presieduto dal Ministro Musumeci, con Delibera del 31 luglio 2023, e pubblicato il 23.10.2023 in Gazzetta Ufficiale, finalizzato alla definizione ed al coordinamento degli indirizzi strategici nazionali in materia di politiche del mare, costituendo il riferimento per gli strumenti di pianificazione di settore.

Sviluppandosi intorno a sedici direttrici<sup>22</sup>, per quel che concerne più direttamente le tematiche di interesse di FAST-CONFSAL, e fermo restando la natura molto "alta" delle indicazioni contenute nel Piano, il capitolo relativo ai porti suggerisce procedure semplificate per la realizzazione delle opere portuali in particolare sulle procedure di valutazione ambientale e di attuazione dei dragaggi, il miglioramento della connettività tra porti e terminal dell'hinterland e lo sviluppo dei porti quali hub energetici legati alla produzione di energia da fonti rinnovabili dedicati al naviglio, agli operatori a terra e ad usi industriali e civili.

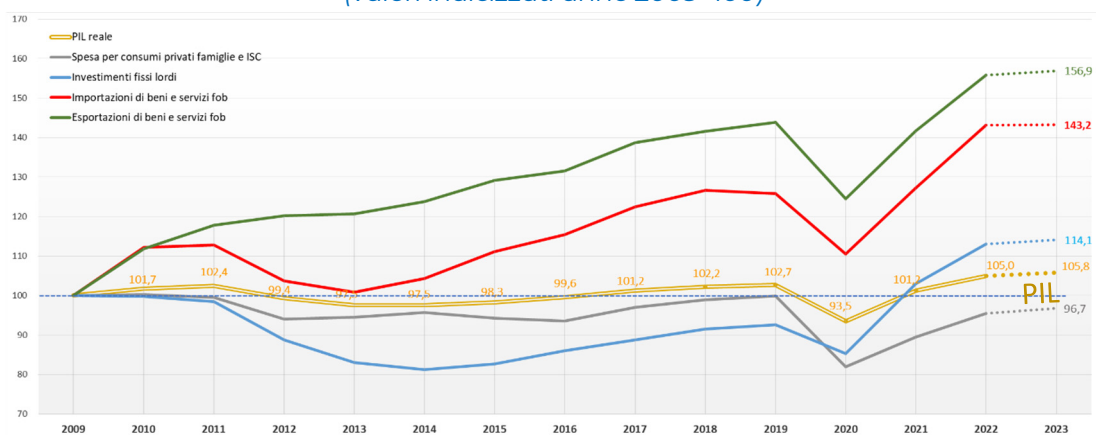
## 1.2 Andamenti macroeconomici nazionali

1. **Anche nel corso del 2022 si è registrato un andamento positivo del PIL nazionale in termini reali del +3,7% rispetto al 2021, sorpassando i valori pre-pandemici del 2019** (1.767.997,6 Mln € vs. 1.728.828,6 €), con una stima in rallentamento per l'anno in corso, che secondo la NADEF di ottobre 2023, dovrebbe registrare un +0,8% per il 2023 rispetto all'anno precedente.

Per il 2023 si stima una buona performance relativa rispetto alle altre variabili, dei consumi privati (+1,3%) e degli investimenti fissi lordi (+1%) rispetto all'anno precedente, mentre le importazioni e le esportazioni appaiono rallentare (rispettivamente +0,1% e +0,7%). Sul lungo periodo è comunque evidente come la componente delle esportazioni sia stata quella che ha registrato i migliori andamenti.

<sup>22</sup> Inclusivi degli spazi marittimi, le rotte commerciali, i porti, l'energia proveniente dal mare, la transizione ecologica dell'industria del mare, la pesca e l'acquacoltura, la cantieristica, l'industria armatoriale, il lavoro marittimo, la conservazione degli ecosistemi e le aree marine protette, la dimensione subacquea e le risorse geologiche dei fondali, il sistema delle isole minori, i turismi e sport del mare, i cambiamenti climatici, la cooperazione europea e internazionale e la sicurezza.

Figura 2 - Andamento variabili macroeconomiche Italia 2009-2023  
(valori indicizzati anno 2009=100)



Proprie elaborazioni su dati Istat e NADEF autunno 2023; PIL e altre variabili a prezzi costanti valori concatenati con anno di riferimento 2015

2. Sempre fonte NADEF, è previsto anche per i prossimi anni una crescita economica moderata con enormi incertezze all'orizzonte quali l'effetto delle politiche monetarie restrittive che sembrano lenire solo in parte le pressioni inflazionistiche in atto ormai da circa due anni, l'eventuale perdurarsi dello shortage di commodities e materiali e le tensioni geo-politiche (conflitto in Ucraina e in Medio Oriente in primis). A livello nazionale, comunque, le variabili più dinamiche al 2026 dovrebbero essere l'import e l'export.

Tabella 2 – Quadro macroeconomico tendenziale al 2026  
(variazioni percentuali y/y o valori)

	2024	2025	2026
<b>ESOGENE INTERNAZIONALI</b>			
Commercio internazionale	2,7	4,8	4,0
Prezzo del petrolio (Brent, USD/barile, futures)	81,4	77,5	74,4
Cambio dollaro/euro	1,085	1,085	1,085
<b>MACRO ITALIA (VOLUMI)</b>			
PIL	1,0	1,3	1,2
Importazioni	3,1	4,1	3,7
Consumi finali nazionali	0,6	0,9	1,0
Consumi famiglie e ISP	1,0	1,0	1,1
Spesa della PA	-0,6	0,9	0,4
Investimenti	2,8	2,3	1,9
- macchinari, attrezzature e beni immateriali	2,5	2,4	1,8
- mezzi di trasporto	3,3	2,4	2,4
- costruzioni	2,9	2,2	2,0
Esportazioni	2,4	4,3	3,5

Fonte: Governo italiano, NADEF autunno 2023, PIL e componenti in valori costanti valori concatenati anno di riferimento 2015

### 1.3 Andamenti del mercato dei trasporti nazionale

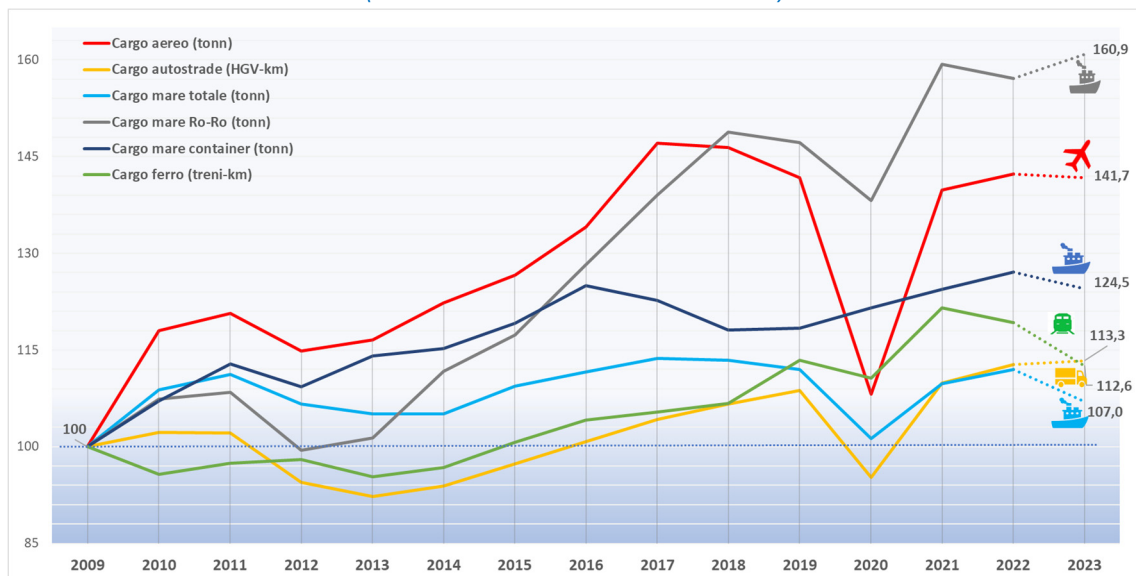
#### Comparto merci e logistica

1. Come già rilevato nel precedente rapporto di Italia Velocemente Connessa, anche con i dati consolidati per l'anno 2022 **emerge un quadro del trasporto merci che ha recuperato i valori pre-**

**pandemia del 2019, con ottime performance in particolare del traffico marittimo containerizzato (+7,4% rispetto al 2019), del segmento marittimo Ro-Ro (+6,7%) e del trasporto ferroviario cargo (+5,2%).**

Dalle stime parziali del 2023 rispetto all'anno precedente, emerge tuttavia un certo rallentamento visibile in particolare sul cargo ferroviario (-5,6%) e sul totale delle movimentazioni di merce sul marittimo (-4,4%), a cui fanno da contro altare l'aumento stimato dei traffici di rotabili sul Ro-Ro (+2,4%) ed una sostanziale invarianza del traffico pesante su autostrade AISCAT (+0,5%).

*Figura 3 - Andamento trasporto merci in Italia 2009-2023  
(valori indicizzati anno 2009=100)*



	Air Cargo	Autostrade	Totale cargo mare	Ro-Ro	Container	Cargo Ferro
	Tonnellate	Mln HGV-km	Tonnellate (Mln)	Tonnellate (Mln)	Tonnellate (Mln)	Treni km ('000)
2009	778.471	18.364	437,87	76,93	94,05	42.713
2019	1.103.119	19.964	490,35	113,21	111,30	48.429
2020	842.056	17.493	443,21	106,33	114,31	47.239
2021	1.088.779	20.170	480,61	122,57	117,01	51.932
2022	1.107.501	20.709	490,15	120,85	119,55	50.940
2023	1.103.071	20.812	468,42	123,79	117,13	48.087
Var.% 2022-2019	0,4%	3,7%	0,0%	6,7%	7,4%	5,2%
Var.% 2023-2022	-0,4%	0,5%	-4,4%	2,4%	-2,0%	-5,6%

Fonte: Istat e PIC RFI (dato 2022 derivante da variazione nr. treni circolati rispetto a 2021), ESPO e STM-MIT per mare, AISCAT per autostrade, Assoaeroporto per air cargo; \*per il 2023 valori stimati applicando i coefficienti di variazione gen-ago. per cargo aereo, gen.-aprile per cargo ferro (variazione del nr. treni circolati), gen.-mag. per trasporto marittimo (variazioni da STM-MIT su TEU container unità rotabili per Ro-Ro) e traffici autostradali

2. Come abitualmente evidenziato nei rapporti Italia Velocemente Connessa prendendo spunto dall'indagine sui trasporti internazionali di Banca d'Italia, **nel corso del 2022 si è ulteriormente aggravato il deficit dei trasporti mercantili, registrando un nuovo massimo storico (-14,4 miliardi di euro, da -10,7 nel 2021), particolarmente incidente sulle componenti del trasporto marittimo e stradale.** Se le ragioni risiedono negli incrementi dei noli e delle quantità movimentate unite alla diminuzione delle quote di mercato dei vettori italiani, è evidente come un'azione decisa su quest'ultimo fattore sia quantomai urgente al fine di rinforzare l'offerta dei servizi di trasporto nazionali e riequilibrare la bilancia dei pagamenti del trasporto merci.

*Tabella 3 - Andamento del saldo della bilancia dei trasporti mercantili in Italia 2013-2022*

**Bilancia dei trasporti mercantili**  
(milioni di euro, valori percentuali ove indicato)

Flussi	Modo di trasporto	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Crediti	Nave <i>di cui: estero su estero</i>	3.757	3.598	4.055	3.912	4.510	4.241	4.525	3.784	4.201	5.517
		2.518	2.132	2.346	2.030	2.705	2.502	2.802	2.146	2.348	3.306
	Aereo	52	299	286	287	352	376	319	346	432	488
	Strada	2.526	2.889	3.034	3.051	2.974	3.092	3.089	2.640	3.489	4.699
	Ferrovia	26	28	30	30	30	30	34	38	39	34
	Condotte	6	10	11	12	12	15	15	8	8	10
	<b>Totale</b>		<b>6.367</b>	<b>6.825</b>	<b>7.417</b>	<b>7.293</b>	<b>7.878</b>	<b>7.754</b>	<b>7.981</b>	<b>6.816</b>	<b>8.169</b>
Debiti	Nave	4.884	5.274	5.956	5.600	5.568	5.878	5.884	5.670	9.741	13.171
	Aereo	566	864	817	753	906	960	884	1.437	1.554	1.476
	Strada	4.655	5.262	5.423	6.061	6.215	6.305	6.300	5.843	6.972	9.597
	Ferrovia	309	378	372	380	404	399	384	317	336	376
	Condotte	588	574	587	563	543	308	443	298	251	523
	<b>Totale</b>		<b>11.002</b>	<b>12.351</b>	<b>13.154</b>	<b>13.356</b>	<b>13.637</b>	<b>13.850</b>	<b>13.895</b>	<b>13.565</b>	<b>18.854</b>
Saldi	Nave	-1.127	-1.676	-1.901	-1.688	-1.058	-1.637	-1.359	-1.886	-5.540	-7.654
	Aereo	-513	-565	-531	-466	-554	-584	-565	-1.092	-1.123	-988
	Strada	-2.129	-2.373	-2.388	-3.010	-3.241	-3.213	-3.211	-3.202	-3.483	-4.898
	Ferrovia	-283	-350	-342	-349	-374	-369	-351	-279	-296	-342
	Condotte	-582	-563	-576	-550	-531	-293	-428	-290	-243	-513
	<b>Totale (A)</b>		<b>-4.635</b>	<b>-5.526</b>	<b>-5.737</b>	<b>-6.064</b>	<b>-5.758</b>	<b>-6.096</b>	<b>-5.914</b>	<b>-6.749</b>	<b>-10.685</b>
<i>Memo:</i>											
Saldo complessivo dei servizi di trasporto <sup>1</sup> (B)		-7.934	-8.286	-8.363	-8.418	-9.228	-9.518	-9.795	-7.988	-11.642	-17.813
A in percentuale di B		58,4	66,7	68,6	72,0	62,4	64,0	60,4	84,5	91,8	80,8
Saldo di conto corrente		18.464	31.079	23.931	44.898	46.168	46.150	59.507	64.016	54.939	-23.265

(1) Oltre ai trasporti internazionali di merci, includono anche quelli di passeggeri e i servizi postali.

Fonte: Banca d'Italia, Indagine sui trasporti internazionali di merci 2022, giugno 2023

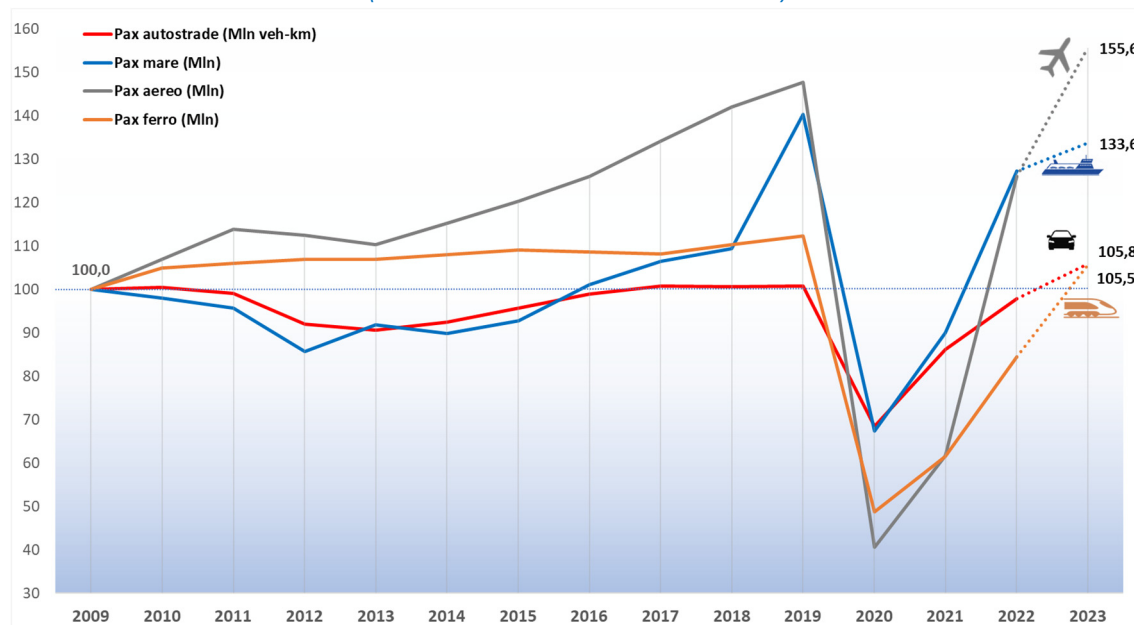
### Comparto passeggeri

1. Lato passeggeri può riscontrarsi che, nonostante i buoni andamenti registrati per tutte le modalità di trasporto nel corso del 2022 rispetto all'anno precedente (+8,2% veicoli leggeri su rete autostradale AISCAT, +75,8% per i passeggeri su mare, +104% per il trasporto aereo e +37% per i passeggeri trasportati su ferrovia), **ancora nessuna modalità di trasporto aveva raggiunto i valori pre-pandemia del 2019.**

**Nel caso in cui, invece, dovessero confermarsi per tutto il 2023 le stime di crescita registrate nel corso del primo periodo dell'anno rispetto all'analogo periodo del 2022, il trasporto aereo passeggeri e il trasporto di veicoli leggeri su autostrade AISCAT supererebbero i valori del 2019,** mentre i passeggeri su traghetti e crociere e i passeggeri su ferro permarrebbero comunque a valori inferiori nonostante gli ottimi coefficienti di crescita registrati nel corso dell'anno corrente (rispettivamente +5,1% e +25%).



Figura 4 - Andamento trasporto passeggeri in Italia 2009-2023  
(valori indicizzati anno 2009=100)



	Autostrade	Mare	Aereo	Ferro
	Mln veh-km	Passeggeri (Mln)	Passeggeri (Mln)	Passeggeri (Mln)
2009	64.207,80	48,16	130,70	799,87
2019	64.690,80	67,56	193,10	898,47
2020	43.919,40	32,45	52,93	389,88
2021	55.322,40	43,36	80,67	491,78
2022	62.802,80	61,26	164,64	675,20
2023	67.952,63	64,36	203,33	844,26
Var.% 2022-2019	-2,9%	-9,3%	-14,7%	-24,9%
Var. % 2023-2022	8,2%	5,1%	23,5%	25,0%

Fonte: Eurostat per ferro, ESPO per porti, AISCAT autostrade e Assoaeroporti; \*per il 2023 stima applicando i coefficienti di variazione gen-ago. per aereo, gen-giu per ferro, gen-mag. autostrade e gen.-mag. per mare da rilevazioni STM-MIT Osservatorio sulle tendenze mobilità passeggeri e merci Il trimestre 2023 e Risposte Turismo crociere 2023

2. Per quel che concerne gli spostamenti con il trasporto pubblico locale su ferro, intendendo esclusivamente quello dei servizi regionali erogati da Trenitalia, da fonte MIT<sup>23</sup> la domanda nel 2023 registra ancora un livello inferiore del 13% rispetto al 2019, affetta probabilmente dalla cronica disaffezione degli utenti a causa della limitata offerta di servizi e di parco circolante di scarsa qualità

<sup>23</sup> Struttura Tecnica di Missione – MIT, Osservatorio sulle tendenze mobilità passeggeri e merci Il trimestre 2023

nonché da modifiche strutturali nella domanda derivanti da modifiche negli spostamenti casa-lavoro.

### **Il mercato del lavoro**

Come per le passate edizioni del position paper, anche quest'anno vogliamo dedicare la nostra attenzione, con un paragrafo specifico, al mercato del lavoro. Ad un anno di distanza dall'ultimo elaborato proposto, in base al rapporto EXCELSIOR redatto da UNIONCAMERE e ANPAL, possiamo dire che il trend occupazionale sia attualmente positivo.

Sono 430mila le assunzioni previste dalle imprese per il solo mese di novembre e 1,3 milioni quelle per il trimestre novembre-gennaio, con un incremento del 12,6% rispetto allo scorso anno nel mese (+48mila assunzioni) e dell'8,4% nel trimestre (+101mila assunzioni). Dati che sembrano confermare i valori registrati dall'Istat, secondo cui a settembre 2023 il tasso di occupazione è salito al 61,7% e il numero di occupati, con un incremento di 512mila unità (di cui 443mila a tempo indeterminato) a 23milioni e 656mila unità, il massimo dal 1977, anno di inizio delle serie storiche.

Statistiche che coincidono con le rilevazioni effettuate dall'Inps sulle attivazioni e cessazioni di contratti comunicate dalle aziende. Secondo l'Istituto nazionale di previdenza ad agosto il saldo tra nuove assunzioni e rapporti di lavoro terminati dall'inizio dell'anno si assesta addirittura a 968.300 nuovi contratti. In pratica, quasi un milione di posti di lavoro in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Per quanto riguarda il settore dei trasporti, sempre in base allo stesso rapporto Excelsior di Unioncamere confermato anche da Anpal, possiamo evidenziare come le assunzioni programmate in questo settore, logistica e magazzinaggio a novembre raggiungeranno il numero di 36.930 unità, mentre nel trimestre novembre – gennaio 2024 raggiungeranno le 105.260 unità. Valori che rappresentano sul mese un rialzo del 6% (+2.090) rispetto a novembre 2022 e addirittura del 20,4% rispetto al periodo prepandemia del 2019 (+6.260). Positiva anche la variazione nel trimestre, che segna un +2,6% (+2.670) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il dato disaggregato dei singoli settori, seppure riferito agli ultimi dati disponibili dell'Istat, che si fermano al 2021, ci indica che non tutti viaggiano alla stessa velocità. Il trasporto terrestre e trasporto mediante condotte ha infatti registrato tra il 2019 e il 2021 un leggero incremento dalle 625mila alle 626mila unità. Più sensibile l'aumento del magazzinaggio e delle attività di supporto ai trasporti, passato da 404 a 414mila unità.

Da un'analisi disaggregata invece, risulterebbero esserci due settori in controtendenza ovvero il comparto marittimo e per le vie d'acqua quello aereo, dove si è assistita ad una diminuzione di assunzioni di circa il 10%. Nel primo caso, tra il 2019 e il 2021 il numero di assunti è sceso da 61 a 46mila, nel secondo da 21.500 a 19.700. Rimane ancora elevata, purtroppo la disparità di genere. Secondo l'Istat la percentuale femminile nel settore dei trasporti sarebbe del 21%, in leggera flessione. Dato che si traduce in un tasso di disparità nel settore trasporto e magazzinaggio che è passato dal 56,6% del 2021 al 58,1% del 2022.

In un'ottica dunque di generale ottimismo riguardo le assunzioni, è premura della FAST – Confsal evidenziare come ci siano vari campanelli di allarme nel settore trasporti, sottovalutati e potenzialmente frenanti per il progetto dello sviluppo di trasporti sempre più green ed eco – sostenibili. A lanciare un'importante avvisaglia è stata infatti proprio l'IRU (Unione Internazionale dei Trasporti su Strada), le quali hanno denunciato una **carenza in Europa di autisti**. La stessa carenza di autisti che come FAST-Confsal stiamo denunciando con questo studio, fin dalla prima edizione del 2020 dove abbiamo lanciato l'allarme sia nel settore merci dell'autotrasporto che di quello passeggeri soprattutto nel trasporto pubblico locale. Tale carenza sembrerebbe essere sfuggita di mano, al punto che ad oggi, solo in Italia mancherebbero oltre 20 mila autisti di camion, senza contare che si sta andando incontro al prossimo pensionamento di circa il 30% del totale degli autisti oggi presenti in servizio. I futuri pensionamenti, uniti alla mancanza di un adeguato tasso di sostituzione,

faranno arrivare nel 2026 ad una carenza di circa 900 mila posti di autisti mancanti. La carenza già presente, unita alla ricerca sempre maggiore di queste figure, rendono tale categoria lavorativa, una categoria chiave nello scenario di un crescente sfruttamento del trasporto su gomma all'interno della struttura stradale europea e all'interno dei progetti di intermodalità che da anni studiamo e che, uniti al trasporto su ferro, via mare e via aerea riusciranno a connettere l'Europa in un modo sempre più veloce e sempre più green. Anche la FAST-Confisal vuole mettere il proprio accento su tale carenza evidenziando come, al di là delle condizioni di lavoro particolarmente stressanti, la carenza di servizi nelle aeree di sosta lungo le reti stradali, nonché la peculiarità del tipo di lavoro, che possono già costituire di per sé degli incentivi poco attraenti per i futuri lavoratori in questo settore, al netto di tali problematiche intrinseche ed estrinseche, vi siano delle **barriere d'ingresso** che rendono ancora più ardua la risoluzione del problema. Una prima ed importante barriera è a nostro avviso rintracciabile nel costo stesso delle patenti di guida, come ad esempio la C.Q.C. (carta di qualificazione del conducente) per il conseguimento della quale ad oggi si superano abbondantemente i 4.000€. Parimenti al costo della patente di guida, per queste categorie inoltre troviamo degli stipendi che non sono nella maggior parte dei casi commisurati e all'impegno e al sacrificio che un tale stile di vita comporta e all'ammortizzazione dei costi sostenuti per l'abilitazione alla condotta di tali mezzi, tanto da arrivare a dover sollevare e una vera e propria **questione salariale**. Per la FAST-Confisal dunque, senza un'adeguata strategia e politica di assunzioni, agevolazioni per il conseguimento della patente di guida, nonché l'accensione di un dibattito attivo sulla questione salariale, tale carenza è destinata a cronicizzarsi al punto di divenire un potenziale ostacolo allo sviluppo e all'attuazione delle direttive Europee in materia di trasporti. Il presente paragrafo vuole dunque sensibilizzare l'attenzione collettiva verso tale problematica, con l'auspicio di ispirare le istituzioni all'inizio dei lavori per la ricerca di risoluzione.

## 2. Stato dell'arte delle proposte IVC

### 2.1 Sintetica relazione delle attività svolte

1. In conformità con quanto rilevato nelle precedenti edizioni di “Italia Velocemente Connessa” di seguito vengono rappresentate le attività e i confronti istituzionali espletati nel corso del 2023, utili a far emergere e recepire le istanze del sindacato in materia di trasporti, logistica, lavoro e infrastrutture, con l’obiettivo di massimizzare l’accoglimento delle proprie proposte da parte dei decisori pubblici e di implementarle operativamente.

Si riportano quindi graficamente, evidenziandone lo sviluppo temporale, le principali attività effettuate nel corso del periodo di riferimento. Le attività nel 2023 possono essere clusterizzate sinteticamente in due parti.

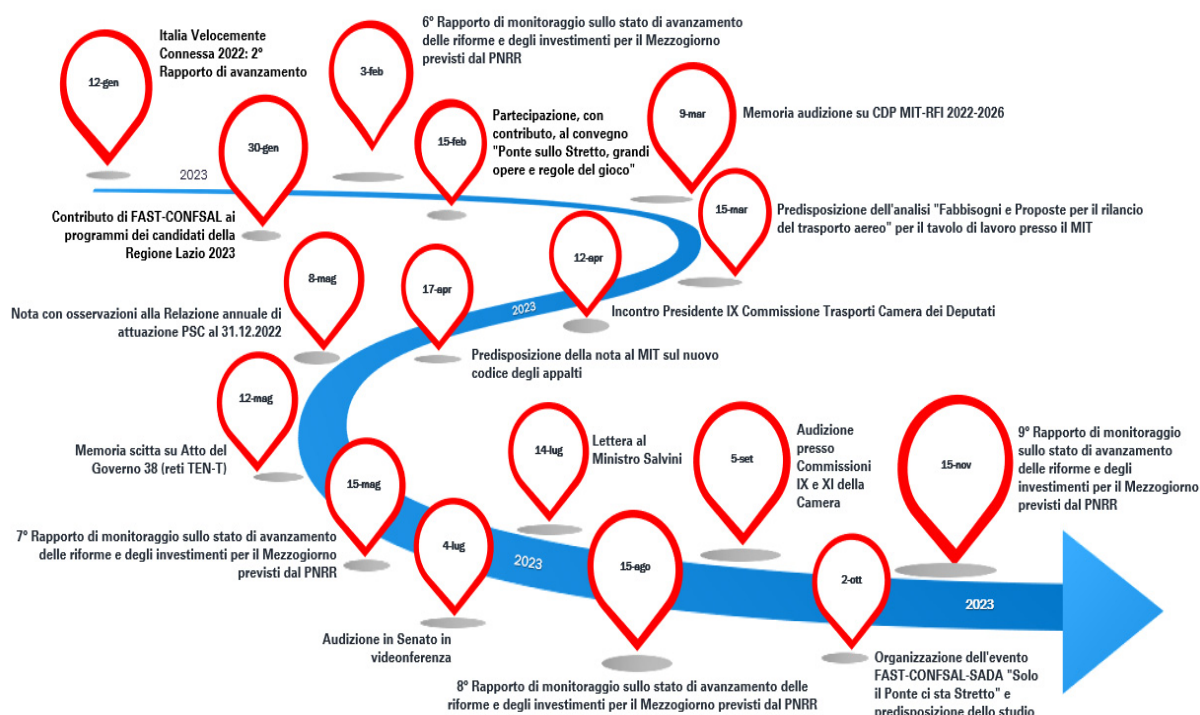
#### **La prima in comunicazioni inviate ad organi istituzionali elencate a ritroso:**

- a) audizione presso Commissioni riunite IX trasporti e XI lavoro Camera dei Deputati in data 05.09;
- b) lettera al ministro MIT Matteo Salvini in data 14.07 u.s.;
- c) senato audizione in videoconferenza in data 04.07;
- d) nota con Osservazioni alla Relazione Annuale di Attuazione PSC al 31.12.2022 in data 08.05;
- e) memoria scritta riguardante Atto del Governo 38 (Reti TEN-T) in data 12.05;
- f) incontro presidente IX Commissione trasporti sindacato Camera dei Deputati in data 12.04;
- g) memoria Audizione su Contratti di programma stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con Rfi SpA per il periodo regolatorio 2022-2026 - parte servizi e parte investimenti in data 09.03.

#### **La seconda parte in termini di organizzazione di eventi e di pubblicazioni:**

- **l'organizzazione del convegno annuale di presentazione dello stato di avanzamento di Italia Velocemente Connessa per l'anno in corso;**
- **la pubblicazione di rapporti trimestrali di monitoraggio sullo stato di avanzamento delle riforme e degli investimenti per il Mezzogiorno previsti dal PNRR prescelti dalle sedi territoriali;**
- **la predisposizione di note ed analisi e l'organizzazione di incontri a livello istituzionale riguardanti:** l'analisi sul trasporto aereo presso il tavolo costituito al MIT, la nota sul nuovo codice degli appalti rivolto al MIT, l'evento “Solo il Ponte ci sta Stretto” con la partecipazione del Ministro e dei Presidenti delle Regioni coinvolte);
- **la predisposizione di note in occasione della partecipazione a convegni specifici sulle tematiche di interesse del sindacato** (“Ponte sullo Stretto, grandi opere e regole del gioco”).

Figura 5 - Rappresentazione temporale delle attività svolte nell'alveo di Italia Velocemente connessa anno 2023



## 2.2 Analisi di efficacia delle attività svolte (istanza proposte/istanze accolte)

1. In via continuativa rispetto a quanto effettuato nel corso del 2021 e del 2022, viene verificata l'efficacia delle attività svolte nel corso del periodo di riferimento attraverso l'indicatore dell'accoglimento, dell'adozione, dell'approvazione e dell'implementazione o meno da parte del Governo delle istanze promosse e avanzate dal sindacato nella piattaforma "Italia Velocemente Connessa". **Evidentemente, l'inclusione delle proposte FAST-Confesal in atti normativi, documenti programmatici ed iniziative di finanziamento se da un lato producono l'accettazione della proposta, dall'altro lato spingono il sindacato nel monitoraggio della sua attuazione.** In quest'ottica rientrano gli strumenti di monitoraggio messi in campo, da quello sul PNRR ai contributi predisposti per convegni e incontri istituzionali, in cui si vuole dare conto dell'avanzamento dell'operatività e dell'impatto della singola misura.

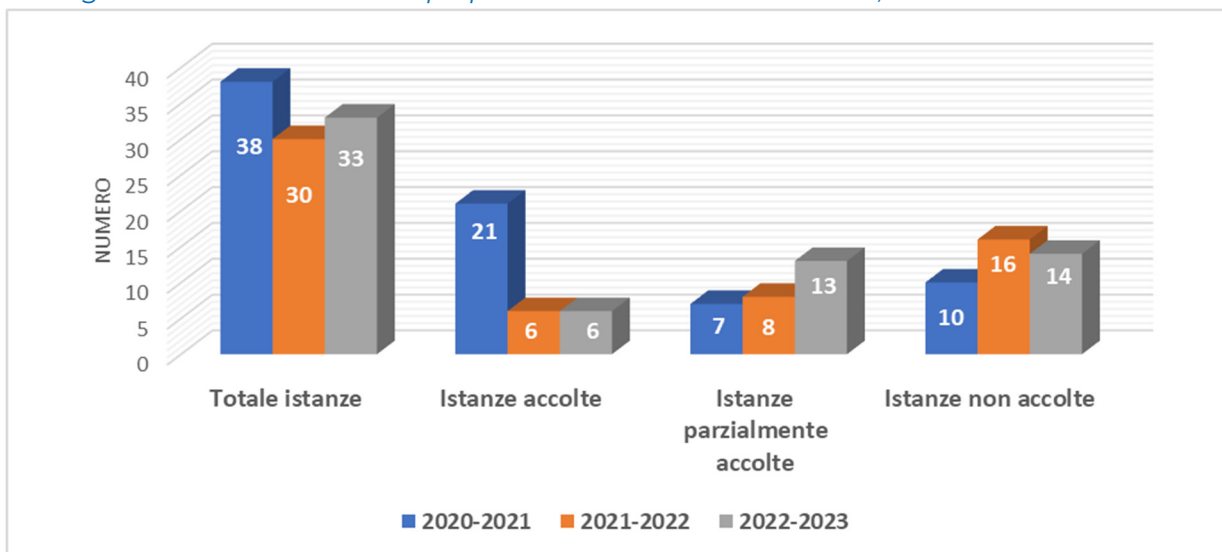
**Dai rapporti precedenti emergeva il seguente quadro:**

- Nel periodo 2020-2021, delle 38 proposte circolate da FAST-CONFESAL, 21 di queste sono state pienamente accolte (55,3%), 7 parzialmente accolte (18,4%) e 10 non accolte (26,3%).
- Nel periodo 2021-2022, delle 30 proposte avanzate<sup>24</sup> da FAST-CONFESAL, 6 di queste sono state pienamente accolte (20,0%), 8 parzialmente accolte (26,7%) e 16 non accolte (53,3%).

**Riguardo al periodo 2022-2023, come meglio dettagliato in seguito, delle 33 proposte avanzate in Italia Velocemente connessa del 2022, 6 istanze risultano pienamente accolte (18,2%), 13 parzialmente accolte (39,4%) e 14 non accolte (42,4%), con una sostanziale invarianza delle proposte accolte a fronte di un aumento delle istanze parzialmente accolte.**

<sup>24</sup> Inclusive delle 10 non accolte e delle 7 parzialmente accolte del 2020-2021, delle nuove proposte illustrate in "Italia Velocemente Connessa" del 2021 e delle nuove proposte emerse nel corso del 2022

Figura 6 - Articolazione delle proposte FAST-CONFSAL 2020-2021, 2021-2022 e 2022-2023



La differenza sostanziale rispetto alla prima annualità, come già sottolineato in IVC 2022, è stata rinvenuta da un lato nella minore “produzione pianificatoria e programmatica” del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti<sup>25</sup>, che ad esempio nel corso del 2021 aveva visto l’approvazione del PNRR e del Fondo complementare, e dall’altro lato la natura delle proposte di FAST-CONFSAL, che mentre per il primo anno alcune di esse avevano maggiore semplicità ed immediatezza di adozione, alcune di esse attualmente possiedono un orizzonte a più medio-lungo termine e risultano quindi a carattere strutturale.

2. Si fornisce di seguito il dettaglio dello stato di adozione o meno delle proposte avanzate da FAST-CONFSAL nel corso del 2023 elencate in Italia Velocemente Connessa 2022.

Metodologicamente, si è proceduto a clusterizzare le plurime proposte di FAST-CONFSAL in ambiti omogenei, al netto pertanto delle proposte già pienamente accolte nel corso degli scorsi anni, indicando i riferimenti dei documenti e delle note dell’ente in cui sono stati contenuti, e verificando l’adozione o meno<sup>26</sup> delle singole proposte nei documenti, norme ed iniziative nazionali implementate nel corso del 2023.

<sup>25</sup> A tal riguardo occorre precisare che nonostante il documento “Mobilità e logistica sostenibili. Analisi e indirizzi strategici per il futuro” (MOVEO) del MIT di ottobre 2022 citasse gran parte delle proposte sollevate da FAST-CONFSAL, si è ritenuto preferibile non considerare tale inclusione a titolo di accettazione della proposta tenuto conto della limitata coerenza del documento evidenziato.

<sup>26</sup> Il grado di accoglimento delle istanze viene rappresentato graficamente come segue:



istanza adottata




istanza parzialmente adottata




istanza non adottata

### Infrastrutture e servizi

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
Infrastrutture e servizi	Sviluppare con celerità il progetto dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, ed inserimento dello stesso tra le opere di rilevanza nazionale con lo stanziamento dei relativi finanziamenti	Italia velocemente connessa, note di partecipazione a convegni sulla tematica


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Fermo restando quanto si dirà al paragrafo 3.3, si accoglie con particolare favore la Legge 58/2023 che riattiva il progetto di attraversamento stabile dello Stretto di Messina, fissandone le tempistiche per l'approvazione del progetto esecutivo (31 luglio 2024), l'assetto societario e la governance della società Stretto di Messina S.p.a., il rapporto di concessione, il riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera, i rapporti contrattuali con il contraente generale. Dal 2020 FAST-CONFSAL la ritiene un'opera prioritaria, a maggior ragione tenuto conto degli investimenti programmati sulla rete ferroviaria in Calabria e Sicilia anche da fondi PNRR. Peraltro, nell'Allegato al DEF 2023, l'opera viene inserita tra le opere prioritarie e di preminente interesse nazionale, ricordando la rilevanza per il completamento delle reti transeuropee di trasporto.</p> <p>Si auspica altresì un'indicazione ufficiale sull'entità dello stanziamento iniziale in Legge di Bilancio 2024, che secondo la prima bozza dovrebbe essere di circa 780 milioni per avviare i lavori entro l'estate 2024.</p>	Allegato al DEF 2023, Legge 58/2023

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
Infrastrutture e servizi	Celere individuazione tecnica delle soluzioni progettuali ed alla definizione economica degli interventi sul territorio calabrese per la tratta AV Salerno-Reggio Calabria	Italia velocemente connessa, Monitoraggio PNRR


<p><b>Risultanze accoglimento</b></p> 	<p><b>Note</b></p> <p>Al netto dell'avanzamento in progettazione preliminare del Lotto 1 Sub lotto B e Sub lotto C della Romagnano-Praja, in PFTE il lotto 2 Praja-Tarsia e in progettazione preliminare con iter autorizzativo in corso per il raddoppio della Galleria Santomarco, con interventi previsti in conclusione per il 2030, le rimanenti tratte in territorio calabrese appaiono essere fortemente rallentate dal punto di vista progettuale e ancora di più in termini di copertura finanziaria.</p>	<p><b>Riferimenti</b></p> <p>CDP 2022-2026 MIMS-RFI</p>
<p><b>Ambito</b></p> <p>Infrastrutture e servizi</p>	<p><b>Proposta</b></p> <p>Sviluppare con celerità il progetto di fattibilità per la velocizzazione della tratta ferroviaria passeggeri Roma-Genova. Per il settore merci interventi di adeguamento a standard europeo per il treno merci della tratta Bologna-Firenze con prosecuzione verso Pisa ed il potenziamento della linea Pontremolese.</p>	<p><b>Rif. FAST-CONFSAL</b></p> <p>Italia      veloce-                  mente      con-                                  nessa</p>
<p><b>Risultanze accoglimento</b></p> 	<p><b>Note</b></p> <p>L'Allegato al DEF 2023 non riporta alcun dettaglio o elenco dei progetti di rilevante interesse nazionale e non risulta dunque agevole monitorarne lo sviluppo. Non appaiono comunque aggiornamenti degni di nota sul fronte del potenziamento e velocizzazione ad AVR della tratta ferroviaria Roma-Genova. Un avanzamento sulla parte di accessibilità merci dell'area, in particolare per la linea Pontremolese, è disponibile sul CDP MIT-RFI 2022-2026 per il potenziamento asse ferroviario Pontremolese con copertura economica integrale della 1ª fase per 360 Mln di euro con in corso l'iter autorizzativo del progetto definitivo ed un fabbisogno invece totale di circa 3,6 Mld di euro per il completamento del raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2ª che risulta in progettazione di fattibilità.</p>	<p><b>Riferimenti</b></p> <p>CDP MIMS-RFI 2022-2026</p>




Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFESAL
Infrastrutture e servizi	Priorità nella realizzazione e completamento degli interventi in ambito infrastrutture e trasporti della programmazione dei fondi per la coesione, tra cui PON, PAC e FSC 2014-2020 anche in considerazione del c.d. N+3 con scadenza 31.12.2023	Italia velocemente connessa

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>In considerazione della prossima scadenza delle risorse del periodo di programmazione 2014-2020, sicuramente si può notare un importante sforzo nell'effettuare impegni e pagamenti nel corso del 2023, che hanno condotto il PON Infrastrutture e Reti a raggiungere al 30.06.2023 il 98% degli impegni sul budget totale, il PAC Infrastrutture e Reti il 18% rispetto all'1,15% dello scorso anno e il FSC Infrastrutture un rapporto del 52% rispetto al 28,47% del 2022. Restano tuttavia una buona quota di risorse non spese ovvero di risorse che andranno a rifinanziare progetti non più attuali riproposti nei prossimi periodi di programmazione a detrimento di nuovi progetti che, probabilmente, avrebbero generato migliore e più celere spesa.</p>	<p>Ragioneria Generale dello Stato, Monitoraggio politiche di coesione 2014-2020 al 30.06.2023</p>


Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFESAL
Infrastrutture e servizi	Recupero della progettualità MIMS S.I.S.Te.M.A. nell'ottica delle cd. Smart city.	Italia velocemente connessa


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Come rilevato nelle precedenti edizioni di IVC, risulta essere fortemente contraddittoria la sottovalutazione di questo punto in quanto utile al rilancio territoriale e al raggiungimento di una omogeneizzazione ricercata del diritto alla mobilità sia per le aree interne che nel rapporto centro-periferia previsto proprio dal Progetto MIT S.I.S.Te.M.A. per ridurre i divari esistenti. Tale obiettivo risulta essere prioritario</p>	<p>NGEU, Italia Domani, PNRR e PC., Indirizzi Ministero del Sud, Coesione Territoriale</p>

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>anche dal Next Generation EU e quindi anche per il P.N.R.R. e il P.C.</p>	
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
<p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Velocizzazione dei cantieri del completamento del corridoio autostradale tirrenico nella tratta San Pietro in Palazzi-Tarquinia con il passaggio di competenze da SAT ad ANAS; la gronda e gli interventi ferroviari nel nodo di Genova; il potenziamento ferroviario delle connessioni con i valichi svizzeri come il raddoppio Vignale-Oleggio-Arona; la tratta transnazionale della Torino-Lione e la Pedemontana veneta e la Pedemontana lombarda.</p>	<p>Italia      veloce- mente connessa</p>
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Per quel che concerne il corridoio tirrenico San Pietro Palazzi-Tarquinia, dal punto di vista amministrativo, ANAS ha trasmesso al MIT la documentazione per il subentro a SAT. A livello regionale appaiono essere stati stanziati 100 milioni di euro a copertura parziale del lotto 4 da Grosseto a Fonteblanda, del lotto 5B da Fonteblanda ad Ansedonia e del lotto 5A da Ansedonia al Chiarone sul confine con il Lazio.</p> <p>Per quel che concerne la tratta transnazionale Torino-Lione è stato pubblicato a luglio 2023 il bando da 2,9 Mld € per l'attrezzaggio ferroviario-tecnologico e per la manutenzione della sezione internazionale della linea merci-passeggeri Torino-Lione, in corrispondenza del Tunnel del Moncenisio, nonostante i tentennamenti del governo francese sui lavori nella propria sezione di territorio.</p> <p>Gli interventi di semplificazione normativa di cui al DL Asset, che prevedono la possibilità della verifica della progettazione da parte di organismi di controllo accreditati ai sensi della normativa europea anziché dal CSLP, dovrebbero velocizzare l'iter sulla Gronda di Genova (così come di altri interventi autostradali) mentre l'insieme degli interventi ferroviari nel capo-</p>	<p>CDP      RFI-MIT 2022-2026,    PEF ASPI,    DL    Asset 104/2023 e Legge 136/2023,    Schede SILOS    Camera dei Deputati</p>


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>luogo ligure (potenziamenti Brignole e Campasso) sono in lavorazione. Le connessioni ferroviarie verso i valichi svizzeri (Vignale-Oleggio-Arona) permangono con progettualità ancora premature e basse coperture finanziarie. In chiusura prevista per il primo trimestre 2024 l'allaccio A4-Pedemontana veneta.</p>	

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFESAL
<p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Realizzazione su linea AV/AC Napoli-Bari della stazione AV di Foggia per migliorare l'intermodalità con la costituzione di un HUB multimodale ed aumentando l'accessibilità, l'attrattività e la coesione territoriale, arricchendo la sostenibilità ambientale ed economica della rete TEN-T, con un ottimale rapporto costi/benefici e contribuendo ad una consistente riduzione degli attuali tempi di percorrenza per oltre 4,5 mln di residenti in Puglia e Basilicata e degli altri utenti ferroviarie e di altre modalità</p>	<p>Italia velocemente connessa, Monitoraggio Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026</p>


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>La costituzione dell'HUB multimodale a Foggia, nodo urbano e polo di trasporto crocevia di 2 Corridoi multimodali TEN-T (Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico), mediante la realizzazione della stazione AV risponde ai requisiti infrastrutturali e di funzionalità per minimizzare le interferenze con la circolazione ferroviaria e con i correlati interventi di sistema; migliora l'intermodalità urbana ed extraurbana di area vasta in considerazione dell'incremento della accessibilità pubblica e privata con altre modalità (tpul urbano ed extraurbano, ferroviario, aereo ed automobilistico). La completa realizzazione anche della seconda fase e degli interventi di sistema correlati (ad es. estensione servizi di trasporto ferroviario esistenti con stazione esistente) permetterà di aumentare l'efficienza, l'efficacia e il potenziamento del sistema della mobilità e logistica per passeggeri e merci contribuendo alla riduzione dei tempi di percor-</p>	<p>CIS Ferroviario AV/AC Napoli-Bari, Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026, Italia Domani e FSC 2014-2020</p>


<b>Risultanze accoglimento</b>	<b>Note</b>	<b>Riferimenti</b>
	<p>renza e al riequilibrio dei divari esistenti nel nostro Paese. Si segnala, pertanto, la necessità di giungere al più presto al completamento della presente progettualità con i residui 33 mln di € e delle altre già previste e finanziate ma non attuate come: 1) l'impianto ACC-M di Foggia e 2) l'elettrificazione della Potenza-Foggia oppure indicate come 3) l'elettrificazione della linea ferroviaria Foggia Manfredonia incluso il raccordo con il porto alti fondali e 4) la realizzazione della connessione ferroviaria tra Stazione AV e scalo aeroportuale foggiano.</p>	
<b>Ambito</b>	<b>Proposta</b>	<b>Rif. FAST-CONFSAL</b>
<p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Attento monitoraggio delle opere PNRR e PNC di connessioni ultimo miglio ferroviarie e stradali per porti e interporti per migliorare l'efficienza, l'efficacia e il potenziamento del sistema della mobilità e logistica per passeggeri e merci riequilibrando i divari esistenti nel nostro Paese.</p>	<p>Italia velocemente connessa, Monitoraggio PNRR</p>
<b>Risultanze accoglimento</b>	<b>Note</b>	<b>Riferimenti</b>
	<p>Come evidenziato nel capitolo precedente, gli investimenti relativi all'ultimo-penultimo miglio nei porti nazionali finanziati nel PNC risultano in ritardo e non aderenti alle scadenze fissate per il 2023 in cui si prevedeva al 30.06.2023 la pubblicazione della totalità delle gare, mentre solo per 5 dei 7 è stato pubblicato almeno un bando di gara. Relativamente alla misura dei raccordi ferroviari ai terminal intermodali di RFI, con la previsione al 30.09.2023 della conclusione del primo step di lavori di elettrificazione dei raccordi, solo a fine giugno 2023 è intervenuta l'autorizzazione della Commissione Europea al trasferimento delle risorse a RFI.</p>	<p>NGEU, Italia Domani, PNRR e PC</p>
<b>Ambito</b>	<b>Proposta</b>	<b>Rif. FAST-CONFSAL</b>
<p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Attento monitoraggio delle opere PNRR e PNC per il completamento dell'AV/AC sulle direttrici</p>	<p>Italia velocemente connessa,</p>



Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFESAL
	nazionali ferroviarie (Brennero, connessioni diagonali, Mezzogiorno d'Italia) e per la manutenzione e il potenziamento degli assi stradali.	Monitoraggio PNRR

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>In via aggregata può dirsi che le grandi opere ferroviarie, sia nel Nord del paese che nel Mezzogiorno, finanziate con risorse PNRR procedono in linea con le timeline prefissate, al netto degli interventi ricadenti nella proposta di modifica del PNRR di luglio 2023. Relativamente alle opere di monitoraggio dinamico delle infrastrutture stradali e di manutenzione ed adeguamenti previsti al PNC il quadro è decisamente differente, con un ritardo riscontrabile in tutti gli interventi finanziati (Gran Sasso, monitoraggio ponti e viadotti, "Strade sicure", strade delle aree interne) su cui si richiede un'attenzione particolare anche tenuto conto dei profili di sicurezza sulla circolazione che rivestono tali interventi.</p>	<p>PNRR, PNC.</p>


Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFESAL
Infrastrutture e servizi	Attento monitoraggio delle opere finanziate atte a favorire l'efficiamento e il potenziamento del segmento cargo negli aeroporti nazionali	Italia velocemente connessa, analisi trasporto aereo

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Come evidenziato lo scorso anno, la proposta di Piano nazionale degli aeroporti di ENAC, sembra dar il giusto peso al segmento. Pur non dettagliando gli interventi di potenziamento specifici, è espressamente previsto l'obiettivo di incrementare il volume di traffico merci ad oggi realizzato in Italia e migliorare il posizionamento del Sistema Paese nello scenario globale, concentrando e valorizzando le scelte di sviluppo delle infrastrutture cargo in quei nodi già ricompresi all'interno delle Reti TEN-T europee e aventi le potenzialità oggettive di crescita del volume</p>	<p>Proposta di Piano nazionale degli aeroporti ENAC, Allegato DEF 2023</p>


<p><b>Risultanze accoglimento</b></p>	<p><b>Note</b></p> <p>merci da processare (Malpensa, Fiumicino, Venezia Tesserà, Brescia Montichiari, Taranto Grottaglie, Ancona Falconara. Catania Fontanarossa, Cagliari Elmas e Lamezia Terme). In contemporanea, l'Allegato al DEF 2023 prevede espressamente come linea di azione la valorizzazione del trasporto delle merci e dei passeggeri per via aerea, in particolare in quegli scali che hanno un potenziale inespresso anche solo per la loro strategica collocazione geografica.</p>	<p><b>Riferimenti</b></p>
<p><b>Ambito</b></p> <p>Infrastrutture e servizi</p>	<p><b>Proposta</b></p> <p>Promuovere un piano nazionale finalizzato all'adeguamento dei terminal degli interporti di rilevanza nazionale alle caratteristiche del modulo europeo a 740 metri</p>	<p><b>Rif. FAST-CONFSAL</b></p> <p>Italia      velocemente connessa</p>
<p><b>Risultanze accoglimento</b></p> 	<p><b>Note</b></p> <p>Appare rilevante, sebbene non particolarmente dettagliato, il capitolo nell'Allegato al DEF 2023 dedicato agli interporti ed alle piattaforme logistiche, in cui si prevede espressamente che il Ministero intende promuovere un provvedimento di riforma degli interporti italiani e della loro rete. Tra gli obiettivi della riforma è previsto la programmazione dei progetti relativi allo sviluppo, potenziamento ed efficientamento degli interporti esistenti, in aderenza ai requisiti definiti a livello europeo, tra cui vi rientra appunto la lunghezza dei treni accoglibili a 740 metri.</p> <p>Da rilevare, in contemporanea, la discussione in Camera dei Deputati sul disegno di legge A.C. 703 "Legge quadro in materia di interporti" in cui si prevede che gli enti gestori interportuali sottoscrivano con RFI S.p.a. <i>"appositi contratti per procedere all'adeguamento ai parametri dell'Unione europea in materia di adeguamento a sagoma, a modulo e a peso assiale della rete alla quale i terminal interportuali sono collegati"</i></p>	<p><b>Riferimenti</b></p> <p>Allegato      DEF 2023, Proposta di legge AC 703</p>

<b>Ambito</b>	<b>Proposta</b>	<b>Rif. FAST-CONFESAL</b>
Infrastrutture e servizi	Attivare il TAV-Bonus per il Mezzogiorno	Italia velocemente connessa
<b>Risultanze accoglimento</b>	<b>Note</b>	<b>Riferimenti</b>
	<p>Esattamente come gli scorsi anni, non risulta previsto in alcuna misura del governo l'attivazione di un sussidio per gli operatori del trasporto ferroviario passeggeri al fine di incrementare la connettività delle aree a deficit di accessibilità e di domanda del Mezzogiorno con servizi a standard alta velocità. Ciò nondimeno, il documento MOVEO trattava già nel 2022 dell'argomento prevedendo espressamente tali sussidi a p. 13.</p>	
<b>Ambito</b>	<b>Proposta</b>	<b>Rif. FAST-CONFESAL</b>
Infrastrutture e servizi	Creazione di un Fondo per la resilienza per il trasporto merci	Italia velocemente connessa
<b>Risultanze accoglimento</b>	<b>Note</b>	<b>Riferimenti</b>
	<p>Non risulta previsto in alcuna misura del governo l'attivazione di un Fondo con tali caratteristiche, nonostante, come già rilevato nel 2022, nel documento MOVEO venga invocata la necessità di elaborare un "Piano di resilienza per i servizi di trasporto essenziali" (p. 36), riferito tuttavia al settore passeggeri.</p>	
<b>Ambito</b>	<b>Proposta</b>	<b>Rif. FAST-CONFESAL</b>
Infrastrutture e servizi	<p>Favorire l'aggregazione industriale nel comparto dei trasporti e della logistica attraverso la semplificazione e potenziamento degli strumenti che permettono collaborazioni e aggregazioni tra imprese nell'ambito di filiere (ad es. reti d'impresa, associazioni temporanee d'impresa, ecc.), aumentandone l'importo dei maggiori valori fiscalmente riconosciuti derivanti da operazioni di aggregazione di cui al "Bonus Aggregazioni", riduzione del cuneo fiscale del la-</p>	Italia velocemente connessa


Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
	<p>voro nel caso di aggregazione di imprese di filiera, stabilizzare e rafforzare l'ACE ai fini della capitalizzazione delle PMI in particolare per coprire investimenti legati all'efficiamento ambientale ed alla digitalizzazione, stanziamento di incentivi fiscali per le imprese produttrici che optano per contratti "franco destino" anziché "ex-works"</p>	


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Non risultano approvate o in discussione misure normative e fiscali tese a favorire l'aggregazione industriale del comparto dei servizi di trasporto, né ad incentivare il settore produttivo ad optare per rese franco-destino anziché franco fabbrica, nonostante, come evidenziato nei capitoli precedenti, il saldo della bilancia dei trasporti mercantili abbia toccato la cifra record di deficit a -14,4 Mld €.</p>	<p>Indagine sui trasporti internazionali di merci - 2022 Banca d'Italia</p>

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
<p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Definizione del posizionamento strategico dell'azienda ITA Airways anche a tutela della continuità aziendale e quindi del personale impiegato</p>	<p>Italia velocemente connessa</p>

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Fermo restando che la continuità aziendale a lungo termine secondo FAST-CONFSAL sarebbe forzosamente passata dalla "privatizzazione" della compagnia, la scelta di alienare le quote alla tedesca Lufthansa con un primo step di partecipazione al 41% attraverso un aumento di capitale di 325 Mln €. in attesa del trasferimento completo, appare la soluzione più convincente.</p> <p>Nelle more dell'approvazione della transazione da parte della Commissione Europea, l'accordo di fine maggio 2023 si basa su un piano industriale 2023-2027 condiviso tra Mef e Lufthansa robusto che prevede una crescita dei ricavi dai</p>	<p>Accordo per la cessione di una quota di minoranza di Ita Airways a Deutsche Lufthansa maggio 2023</p>




<b>Risultanze accoglimento</b>	<b>Note</b>	<b>Riferimenti</b>
	<p>2,5 miliardi di euro attesi quest'anno a 4,1 miliardi di euro previsti per il 2027 con un posizionamento della compagnia come full service carrier nei tre settori intercontinentale, internazionale e domestico, con un'attenzione particolare al traffico di lungo raggio. Questo riposizionamento strategico permetterà inoltre di alimentare al meglio il traffico dell'hub di Roma Fiumicino, che andrà così a inserirsi con un ruolo centrale nel modello multi-hub del Gruppo Lufthansa (con nuove rotte intercontinentali dalla primavera 2024 già annunciate verso gli Stati Uniti, il Canada, il Medio Oriente e l'Africa centro-occidentale). Il Piano prevede una crescita e il rinnovo della flotta realistico (che nel 2027 conterà su 94 aeromobili rispetto ai 71 attuali, con un'età media di cinque anni), ed un aumento dell'organico, per il quale è prevista quest'anno una crescita fino a 4.300 dipendenti per effetto delle 1.200 assunzioni in corso di finalizzazione, salirà a oltre 5.500 unità al termine del Piano.</p>	
<b>Ambito</b>	<b>Proposta</b>	<b>Rif. FAST-CONFSAL</b>
<p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Semplificazione e rafforzamento degli strumenti già in essere tesi a favorire l'aggregazione industriale del comparto costruzioni ed edilizia pubblica, con parallela promozione dell'incremento dell'offerta di lavoro nel comparto</p>	<p>Italia velocemente connessa</p>
<b>Risultanze accoglimento</b>	<b>Note</b>	<b>Riferimenti</b>
	<p>Come già evidenziato in IVC 2022, non risultano approvate o in discussione misure normative e fiscali tese a favorire l'aggregazione industriale del comparto delle costruzioni nazionale, né a far fronte alla conclamata mancanza di figure professionali di media-bassa qualifica nel settore.</p>	<p>/</p>


Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
<p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Approccio alla sostenibilità ambientale nei trasporti coerente alla sostenibilità ambientale delle aziende attraverso il varo di un piano di incentivi alle imprese per il rinnovo delle flotte (autotrasporto e imprese ferroviarie); la revisione degli incentivi alle auto “verdi”; lo sviluppo della capacità di carico delle reti elettriche dei porti e degli interporti; l’esenzione dal sistema ETS europeo per i collegamenti con le isole, per le rotte soggette a convenzioni o obblighi di servizio pubblico e per le tratte di Autostrade del Mare; la definizione e messa in pratica di una politica energetica nazionale in grado di diversificare l’approvvigionamento delle fonti energetiche</p>	<p>Italia velocemente connessa</p>
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Sebbene molte misure siano da decifrare in sede di implementazione, il nuovo Governo ha indubbiamente introdotto degli interventi che vanno nella direzione auspicata da FAST-CONFSAL di conciliazione tra il percorso di transizione energetica accompagnato da incentivi e regole che rendano sostenibile tale percorso. Nello specifico:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sugli incentivi per il rinnovo delle flotte degli operatori, al netto del comparto navale e del TPL che è già incluso nel PNRR e nel PNC, risulta fondamentale il varo degli incentivi per il rinnovo del parco veicolare per le aziende di autotrasporto con DM 97 e 138/2023, sebbene la misura andrebbe potenziata. Lato imprese ferroviarie, appare sbloccata la misura del Fondo complementare C.4.1.1 per l’acquisto di nuovi locomotori e carri per circa 115 Mln €.</li> <li>- E’ prevista la modifica degli schemi per gli incentivi auto 2024, con decreto che verrà formalizzato a dicembre e che vedrà l’inclusione di veicoli di ultima generazione Euro 6 a prescindere dal tipo di alimentazione e nel considerare per l’erogazione</li> </ul>	<p>PNRR, PNC, DM 97 e 138/2023, Regolamento EU 2023/957 ETS, “Piano Mattei”</p>

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>dei contributi le emissioni prodotte durante l'intero ciclo di vita delle automobili, compreso il processo produttivo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lato porti ed interporti, negli ultimi bandi e progetti dei nodi presi in considerazione, appaiono emergere misure atte al potenziamento delle reti infrastrutturali (es. Porto di Trieste e Livorno)</li> <li>- L'ETS è effettivamente sotto emendamento per l'esenzione dei collegamenti con le isole, delle rotte soggette a convenzioni o obblighi di servizio pubblico e delle tratte di Autostrade del Mare</li> <li>- Attualmente in fase di presentazione in CDM, il Piano Mattei appare contenere importanti punti riguardo alla strategia energetica nazionale puntando a fare dell'Italia l'hub energetico d'Europa, attenzionando l'approvvigionamento e lo sfruttamento sostenibile delle risorse naturali, incluse quelle idriche ed energetiche, l'ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture, la valorizzazione e sviluppo del partenariato energetico anche nell'ambito delle fonti rinnovabili, con particolare sguardo alla diversificazione dei partner energetici verso il continente africano. In parallelo, appaiono positive le prime indicazioni in merito allo sviluppo dell'energia nucleare e degli impianti di rigassificazione per il GNL, al netto ovviamente dell'implementazione di fonti rinnovabili tradizionali, nell'ottica del mix energetico nazionale e del contenimento dei costi "in bolletta" per imprese e cittadini.</li> </ul>	

Ambito	Proposta	Rif FAST-CONFESAL
Infrastrutture e servizi	Fronteggiare, con programmi formativi finanziati, campagne promozionali tese ad aumentare la vocazione tra i giovani e favorendo lo sviluppo di infrastrutture dedicate alla work life balance (SSTPA), il deficit di autisti professionisti in Italia nell'autotrasporto e di macchinisti nel settore ferroviario	Italia veloce-mente connessa


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Si plaude alle risorse aggiuntive stanziare nel 2023 per il “bonus patente” di cui al DL 121/2021 e del DM. 201/2022, per la guida di veicoli destinati all’attività di autotrasporto di merci per conto di terzi, riguardanti tuttavia solo il settore dell’autotrasporto e comunque ritenuti non bastevoli per FAST-CONFSAL.</p> <p>Lato comunicazione, risulta avviata la campagna “Insieme per guidare il futuro” dell’Albo dell’autotrasporto tesa ad avvicinare sempre di più i giovani alla professione dell’autotrasportatore e del conducente professionista. Per le altre professioni (macchinista, marittimi) non risultano invece iniziative di questo genere.</p> <p>Lato infrastrutture, da notizie stampa dovrebbe aprirsi nel primo trimestre del 2024 un bando per la selezione di progettualità di aree di parcheggio sicure e protette a livello nazionale finanziato con fondi dell’Albo dell’autotrasporto, di cui si aspetta l’ufficialità.</p>	<p>DL 121/2021, DM 201/2022, campagna “Insieme per guidare il futuro”</p>

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
<p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Riordino della disciplina normativa in materia di governance della mobilità locale passeggeri</p>	<p>Italia velocemente connessa</p>

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>In merito alle proposte avanzate in IVC 2022 sulla piena attuazione delle previsioni previste dal Decreto-legge 50/2017 in merito alla ripartizione del FNT superando il criterio della spesa storica, appare essere stata presa in considerazione solo a partire dal 2025 ai sensi del DL 104/2023 “Asset e investimenti”; riguardo la chiara ripartizione delle competenze nel TPL tra Governo, Regioni ed enti di bacino rispettivamente per gli adempimenti relativi al finanziamento, pianificazione e gestione e sugli obblighi nelle gare gestite dagli enti di governo dei bacini, di criteri premiali per la selezione di imprese che si impegnano in investimenti per la digitalizzazione e il “greening” delle flotte e per le imprese che possiedono certificazioni di</p>	<p>DL 104/2023</p>


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	qualità ed ambientali e clausole sociali, non risultano essere stati adottati provvedimenti in merito.	


Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFESAL
Infrastrutture e servizi	Governo, regolamentazione e coordinamento della mobilità e logistica urbana nell'ottica della Smart City: revisione della governance e delle competenze tra enti territoriali, tavolo centrale City Logistics, piattaforma digitale per la City Logistics	Italia      velocemente connessa

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Riguardo alle proposte di revisione della governance della mobilità locale, di varo di incentivi per il rinnovo delle flotte di veicoli commerciali per la logistica urbana, di coordinamento nazionale per la realizzazione di infrastrutture di ricarica elettriche per veicoli commerciali in ambito urbano, di pianificazione delle aree adibite alla city logistics, di sensibilizzazione dei clienti per i costi esterni generati dalle consegne a domicilio e dei resi e di realizzazione di una piattaforma ICT nazionale per ottimizzare le spedizioni, i prelievi di merce, i load factor, non si riscontrano iniziative significative in materia, esattamente come rilevato in IVC 2022.	/


### **Policies e norme**

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFESAL
Policies e norme	Elaborazione del Piano generale dei Trasporti e della Logistica e del DPP da parte del MIT	Italia      velocemente connessa, note nuovo codice appalti


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Come sottolineato nel secondo capitolo del presente documento, il riferimento all'ado-	D. Lgs. 36/2023

<p><b>Risultanze accoglimento</b></p>	<p><b>Note</b></p> <p>zione del PGTL è stato eliminato dal nuovo codice degli appalti, fermo restando che l'elaborazione non è mai avvenuta anche negli scorsi anni nonostante l'espressa previsione normativa. Secondo FAST-CONFSAL tale stralcio rappresenta un importante vulnus nella pianificazione trasportistica nazionale che andrebbe velocemente reintrodotta ed elaborata.</p>	<p><b>Riferimenti</b></p>
<p><b>Ambito</b></p> <p>Policies e norme</p>	<p><b>Proposta</b></p> <p>Completamento dei corridoi doganali con sdoganamento a destino (Fast Corridors); "preclearing" da estendere anche per altre tipologie di merce trasportata (ad esempio merci alla rinfusa) ed ulteriormente ampliato rimuovendo il vincolo "dell'ultimo porto di approdo nazionale", estendendo anche alle altre modalità (e in particolare alla via aerea); varo della rete degli interporti in materia di digitalizzazione della catena logistica; implementazione della PLN, e-CMR, SUDOCO, PCS previsti nel PNRR</p>	<p><b>Rif. FAST-CONFSAL</b></p> <p>Italia velocemente connessa, Monitoraggio PNRR</p>
<p><b>Risultanze accoglimento</b></p> 	<p><b>Note</b></p> <p>Nel corso del 2023 risultano essere state estese le iniziative dei Fast Corridors su strada e su ferrovia su importanti direttrici dai porti di La Spezia, Genova, Vado e Gioia Tauro. Ciò nondimeno, alcuni punti sul pre-clearing relativi all'estensione merceologica di tali iniziative non risultano essere stati presi in conto. Lato progettualità digitale per gli interporti, risulta presentato al MIT il progetto integrato "Elodie" che è in attesa della pubblicazione del relativo bando a valere sulle risorse PNRR. Risultano invece approvate le riforme SUDOCO, e-CMR e PLN con la pubblicazione del bando per lo sviluppo dei PCS portuali a fine ottobre 2023 su cui tuttavia la scadenza di realizzazione prevista per il T2 del 2024 appare sfidante.</p>	<p><b>Riferimenti</b></p> <p>Circolari ADM, bando MIT PCS portuali, Disegno di Legge di ratifica E-CMR del 18/04/2023, D.P.R. del 29 dicembre 2021, n. 235 (SUDOCO)</p>

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFESAL
Policies e norme	Nei contratti del settore dei trasporti e della logistica procedere all'omogeneizzazione dei livelli retributivi, di tutela, di formazione tra comparti del settore, soprattutto per accompagnare l'innovazione del settore anche attraverso la digitalizzazione di alcuni processi lavorativi.	Italia      velocemente connessa


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Nessuna iniziativa appare essere stata intrapresa in merito	/



Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFESAL
Policies e norme	Riduzione delle morti e degli infortuni sul lavoro, anche con programmi di prevenzione	Italia      velocemente connessa

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Rispetto alle misure proposte riguardanti da un lato il rafforzamento degli organici dei Servizi di Prevenzione Collettiva delle ASL e dall'altro la revisione del sistema di qualificazione delle imprese (sorpasando il modello della patente a punti, non applicabile a tutti i settori come ad esempio per l'edilizia, e che interviene a posteriori dopo infortunio e/o sanzione), non si rilevano modifiche normative correlate. Tuttavia, si plaude per l'approvazione del D.L. n. 48/2023 che introduce rilevanti novità sotto il profilo della prevenzione quali l'obbligo di nomina del medico competente e l'estensione della sorveglianza sanitaria anche nei casi individuati dalla valutazione dei rischi; l'estensione degli obblighi di tutela a favore dei lavoratori autonomi e dei componenti dell'impresa familiare; la condivisione da parte degli enti pubblici e privati con l'Ispettorato Nazionale del Lavoro e con la Guardia di Finanza dei dati in loro possesso sui fattori di rischio riguardanti la salute e sicurezza del lavoro, di lavoro irregolare e di</p>	DL 48/2023

<b>Risultanze accoglimento</b>	<b>Note</b>	<b>Riferimenti</b>
	<p>evasione od omissione contributiva; l'istituzione di un fondo per i familiari degli studenti vittime di infortuni occorsi durante i percorsi di alternanza scuola-lavoro; nella Regione Sicilia e nelle Province autonome di Trento e Bolzano, la previsione che l'INL potrà impiegare proprio personale ispettivo anche per svolgere funzioni di polizia giudiziaria in materia di salute e sicurezza del lavoro.</p>	
<b>Ambito</b>	<b>Proposta</b>	<b>Rif. FAST-CONFSAL</b>
<b>Policies e norme</b>	<p>Cabina di regia presso il MIT in grado di valutare la coerenza dei singoli progetti locali con la pianificazione trasportistica nazionale, al fine di coordinare le scelte di investimento delle aziende ed indirizzarle allo stabilimento in aree ad alta densità industriale e logistica</p>	<p>Italia      veloce- mente connessa</p>
<b>Risultanze accoglimento</b>	<b>Note</b>	<b>Riferimenti</b>
	<p>Non risulta essere stata intrapresa nessuna azione in merito, nonostante il documento MOVEO del 2022 ne abbia faccia espressamente menzione sia nel capitolo relativo al trasporto merci che nel capitolo della regolazione Stato-mercato.</p>	<p>MOVEO</p>
<b>Ambito</b>	<b>Proposta</b>	<b>Rif. FAST-CONFSAL</b>
<p>Policies e norme</p>	<p>Regolamentazione dei mercati del trasporto e della logistica a più alta concentrazione, al fine di garantire concorrenzialità positiva ed evitare pratiche distorsive</p>	<p>Italia      veloce- mente connessa</p>
<b>Risultanze accoglimento</b>	<b>Note</b>	<b>Riferimenti</b>
	<p>La tematica, sebbene di matrice europea, non appare essere stata affrontata né nelle discussioni a Bruxelles né a livello nazionale nelle sedi opportune. Tuttavia, risulta un argomento trattato nel capitolo relativo ai rapporti tra Stato e mercato del documento MOVEO nel 2022. Parimenti,</p>	<p>MOVEO, proposta di riforma della governance portuale</p>




<b>Risultanze accoglimento</b>	<b>Note</b>	<b>Riferimenti</b>
	<p>nelle discussioni sulla riforma della governance portuale avviata nel 2023, appare essere un punto importante che giustificerebbe l'istituzione di un'agenzia centrale sul modello spagnolo di Puertos del Estado in grado di regolamentare concentrazioni nel mercato dei concessionari portuali.</p>	
<b>Ambito</b>	<b>Proposta</b>	<b>Rif. FAST-CONFESAL</b>
<p>Policies e norme</p>	<p>Potenziare dal punto di vista quantitativo e qualitativo gli organici delle pubbliche amministrazioni in particolare delle Amministrazioni locali, incrementandone l'attrattività</p>	<p>Italia      Veloce-mente connessa</p>
<b>Risultanze accoglimento</b>	<b>Note</b>	<b>Riferimenti</b>
	<p>Nonostante il piano assunzionale in ottica PNRR e PNC ed i concorsi banditi da amministrazioni centrali, regionali e locali, l'attrattività del comparto e la copertura del fabbisogno non appare colmata negli ultimi anni. Si accolgono con favore le misure previste al DL PA 44/2023 e nel Decreto Sud in cui si autorizza il reclutamento di 2.200 risorse presso diversi enti territoriali del Mezzogiorno e presso il Dipartimento per le politiche di coesione. Resta, tuttavia, da valutare il tasso di assunzione dei concorsi banditi e le professionalità tecniche che verranno eventualmente assunte.</p>	<p>DL PA 44/2023, DL 124/2023</p>
<b>Ambito</b>	<b>Proposta</b>	<b>Rif. FAST-CONFESAL</b>
<p>Policies e norme</p>	<p>Adozione di misure drastiche in termini di semplificazioni della fase a "monte" dei lavori pubblici, in particolare per quel che concerne le misure di approvazione progettuale e di procedure più celeri, anche per opere non PNRR, in termini di rispetto della normativa ambientale</p>	<p>Italia      Veloce-mente connessa</p>


<p><b>Risultanze accoglimento</b></p> 	<p><b>Note</b></p> <p>Come ricordato al capitolo precedente, le misure di semplificazione del nuovo codice dei contratti pubblici vanno nella direzione delineata da FAST-CONFSAL. Tuttavia, appaiono ancora non del tutto risolte alcune questioni procedurali time-consuming quali la definizione certa ed automatica della chiusura dei termini della conferenza da parte dell'amministrazione procedente (sulla base della maggioranza dei pareri pervenuti o acquisiti tramite silenzio assenso), la riduzione dei termini dei pareri a disposizione delle amministrazioni preposte alla tutela ambientale e paesaggistica e rendere più spedite, anche per opere non PNRR, le procedure di verifica della normativa e dei vincoli ambientali (es. procedure di VIA).</p>	<p><b>Riferimenti</b></p> <p>D.Lgs. 36/2023</p>
<p><b>Ambito</b></p> <p>Policies e norme</p>	<p><b>Proposta</b></p> <p>Trasparenza e pubblicità degli stati di avanzamento finanziario degli investimenti PNRR</p>	<p><b>Rif. FAST-CONFSAL</b></p> <p>Monitoraggio PNRR FAST-CONFSAL, Italia Velocemente connessa</p>
<p><b>Risultanze accoglimento</b></p> 	<p><b>Note</b></p> <p>Come già evidenziato in IVC 2022 e come più volte sottolineato nei rapporti di monitoraggio del PNRR di FAST-CONFSAL, nonostante da giugno 2022 dovrebbe essere attivo il sistema di monitoraggio del PNRR ReGIS della Ragioneria dello Stato, attualmente non esistono fonti pubbliche trasparenti da cui ricavare informazioni sull'avanzamento finanziario degli investimenti previsti. Oltre al fatto di non avere contezza sullo stato di avanzamento del programma, tale condizione, a 3 anni dalla conclusione del PNRR, crea importanti criticità anche in termini di eventuale rimodulazione degli accordi assunti in sede europea nel caso in cui vi fossero opere in forte ritardo.</p>	<p><b>Riferimenti</b></p> <p>Circolare MEF n. 31 del 14/12/2021 e circolari n. 26 del 14/06/2022 e n. 27 del 21/06/2022</p>

### Finanziamenti ed incentivi

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
Finanziamenti	Rinnovo e rivisitazione dei meccanismi amministrativi sottostanti agli incentivi Marebonus, Ferrobonus e Norma Merci	Italia velocemente connessa

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Come evidenziato lo scorso anno, con legge di bilancio 2021-2023 attribuisce 100 mln € per l'anno 2021, e 95 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 per il rifinanziamento della Norma merci. La stessa norma ha rifinanziato fino al 2026 il Marebonus (21,5 Mln di euro all'anno dal 2023) ed il Ferrobonus che hanno visto un innalzamento delle risorse di complessivi 38,5 Mln € in aggiunta alle risorse già previste con il DL energia 21/2022.</p> <p>Nell'ottica della semplificazione delle procedure di accesso e rendicontazione agli schemi incentivanti da notare per il Marebonus, adesso denominato "Sea Modal Shift", il regolamento interministeriale in pubblicazione MIT-MEF con cui è stato rivisto il meccanismo di ribaltamento con la previsione della destinazione dei fondi direttamente all'autotrasporto; per il Ferrobonus 2023-2026 è stato emanato il Regolamento MIT-MEF n. 134 del 30 agosto 2023 recante l'individuazione dei beneficiari e le modalità di ripartizione delle risorse.</p>	<p>Legge di Bilancio 2021-2023, DL 21/2022, Reg. MIT-MEF 134/2023</p>


Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
Finanziamenti	Investire risorse nell'accompagnamento degli operatori del trasporto alla rivoluzione digitale, anche con importanti compartecipazioni alla spesa per la formazione dei dipendenti	Italia velocemente connessa


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Non risultano allo stato attuale iniziative e finanziamenti coordinati da enti pubblici targettizzati sulla transizione digitale per gli operatori del trasporto (es. ERTMS on board) né</p>	<p>PNRR, MOVEO</p>

<b>Risultanze accoglimento</b>	<b>Note</b>	<b>Riferimenti</b>
	<p>per la formazione in materia di digitalizzazione dei lavoratori nel comparto dei trasporti. Unica eccezione la previsione nel PNRR M3C2 Log-In Business di poter finanziare progetti per la formazione da parte delle aziende di logistica, ma con importi ancora da definire e comunque non soddisfacenti rispetto ai fabbisogni. Peraltro, da registrare la non ancora avvenuta pubblicazione del bando per tale linea di finanziamento su cui si richiede una verifica date le scadenze europee dell'investimento.</p> <p>Il documento MOVEO sottolinea più volte la necessità di misure di accompagnamento agli investimenti digitali delle imprese e stanziamenti per la formazione continua degli addetti al settore trasporti in materia di digitalizzazione.</p>	
<b>Ambito</b>	<b>Proposta</b>	<b>Rif. FAST-CONFSAL</b>
Finanziamenti	Rinnovo delle misure di sostegno contro il caro carburanti per tutto il 2022 e sino a quando permangono tensioni sul mercato per gli operatori del mercato	Italia      veloce-mente connessa
<b>Risultanze accoglimento</b>	<b>Note</b>	<b>Riferimenti</b>
	<p>A partire dal position paper di FAST-CONFSAL del 2021 si evidenziavano le forti spinte inflazionistiche, particolarmente evidenti nella componente del caro carburanti per tutto il 2022 ed il 2023 che hanno minato la redditività delle imprese di trasporto. In tal senso, Legge 175/2022 di conversione del DL "Aiuti ter" al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dagli aumenti eccezionali dei prezzi dei carburanti, ha stanziato risorse aggiuntive per l'anno 2022 a favore dell'autotrasporto e dei servizi di trasporto di persone su strada, sotto forma di crediti di imposta.</p> <p>A maggio 2023 è stato inoltre firmato il decreto direttoriale MIT 198 del 15.5.2023 per stabilire criteri e modalità per l'erogazione di 25</p>	Legge 175/2022, DD MIT 198/2023

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>milioni di euro per sostenere le spese per l'acquisto di carburanti, per le imprese di autotrasporto di merci che hanno utilizzato mezzi ecologici alimentati a gas liquefatto (GNL) nel periodo 1° febbraio - 31 dicembre 2022.</p> <p>Restano tuttavia da stanziare altrettante risorse sia per l'autotrasporto ma anche per le altre modalità di trasporto merci e passeggeri anche per il 2023 che ha registrato prezzi dei carburanti non inferiori a quelli dell'anno precedente.</p>	

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
Finanziamenti	<p>Compensazione degli incrementi dei prezzi dell'energia, delle materie prime e dei materiali per le aziende di costruzione per il 2023 e semplificazione delle procedure di accesso ai ristori</p>	Italia velocemente connessa

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>A completamento delle misure tampone compensative allocate con Legge 106/2021, DL 21/2022 e DL 50/2022 ed i meccanismi di adeguamento dei prezzi, risulta istituito il Fondo per le opere indifferibili con la possibilità per le stazioni appaltanti di fare istanza per le lavorazioni eseguite nel corso del 2023 in relazione al progressivo avanzamento dei lavori, così come disciplinato in Legge di Bilancio 2023 e da Regolamento MIT 16 del 1° febbraio 2023.</p> <p>Peraltro, come richiesto da FAST-CONFSAL, la liquidazione alle stazioni appaltanti delle compensazioni per l'anno 2023 sta avvenendo molto più celermente che per gli anni precedenti grazie alla semplificazione delle procedure di accesso al Fondo e di lavorazione delle pratiche.</p>	<p>Legge di Bilancio 2023, Regolamento MIT 16 del 1° febbraio 2023.</p>

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
Finanziamenti	<p>Potenziare il framework di semplificazioni ed incentivi finalizzati al reshoring aziendale, con l'aumento della dotazione economica dei crediti di imposta previsti per i nuovi insediamenti nelle ZES costituite e l'estensione delle procedure di VIA semplificata ed accelerata previste dalle opere PNRR, anche per altri investimenti di rilevante interesse strategico</p>	Italia      veloce- mente connessa
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Il CDM dello scorso 7 settembre 2023 ha approvato il c.d. D.L. "Decreto Sud", che prevede, tra le altre novità, l'istituzione dal 1° gennaio 2024 di una ZES per il Mezzogiorno" unica, di durata decennale, che comprenderà interamente i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna e che andrà a sostituire le otto ZES attualmente presenti nel Sud.</p> <p>Oltre a garantire un'aggregazione ed omogeneizzazione territoriale dei benefici già previsti in materia di ZES in tutto il Mezzogiorno, la proposta centralizza le funzioni di indirizzo e monitoraggio nella Cabina di regia ZES istituita presso la PCM e prevede, partire dal 1° gennaio 2024, l'istituzione lo sportello unico digitale Zes per le attività produttive nella ZES unica, che consente la digitalizzazione dei processi amministrativi.</p> <p>A latere di questa importante novità normativa che va nella direzione della semplificazione e razionalizzazione degli strumenti di incentivazione degli insediamenti delle imprese, è stata potenziata anche la componente relativa all'attrattività legata alle agevolazioni fiscali garantite nella ZES unica rispetto ai massimali di credito d'imposta ed altre agevolazioni oggi vigenti.</p>	Revisione PNRR, DL 124 del 19/09/2023

### 3. Le proposte flagship di FAST-CONFISAL

In via preliminare rispetto all'elencazione delle proposte dell'ente di cui al capitolo successivo, il presente capitolo vuole fornire **un focus su 3 proposte/ambiti di analisi che FAST-CONFISAL ritiene prioritari nelle proprie interlocuzioni con i policy maker e nei propri orientamenti finalizzati a definire azioni operative da intraprendere.**

Le proposte "flagship" di Italia Velocemente Connessa 2023 si concentrano sui seguenti punti:

- nella prioritizzazione delle azioni in ambito infrastrutture e trasporti, finalizzate ad incrementare competitività, accessibilità ed equità di cittadini ed imprese del Mezzogiorno d'Italia, in particolare dell'area siciliana e calabrese;
- nell'individuazione di un pacchetto di priorità per il segmento del trasporto aereo nazionale;
- nell'implementazione di soluzioni tecnologiche atte a favorire la dimensione della sostenibilità ambientale dei trasporti.

#### 3.1 Focus territoriale Sicilia e Calabria: "Solo il Ponte ci va Stretto"

1. Sebbene è dal 2020 che chiediamo a gran voce la riattivazione del progetto di attraversamento stabile dello Stretto di Messina, e che quindi non possiamo che essere entusiasti del nuovo corso impresso all'intervento dal nuovo Governo, è altrettanto vero che consideriamo **la tematica dell'accessibilità inter e intra Mezzogiorno una questione sistemica.** Non una questione affrontabile con una sola opera, per quanto importante sia, ma deve essere oggetto di un'azione organica su scala vasta in materia di infrastrutture di trasporto, di servizi di trasporto, di politiche industriali e di incentivazione del tessuto economico locale.

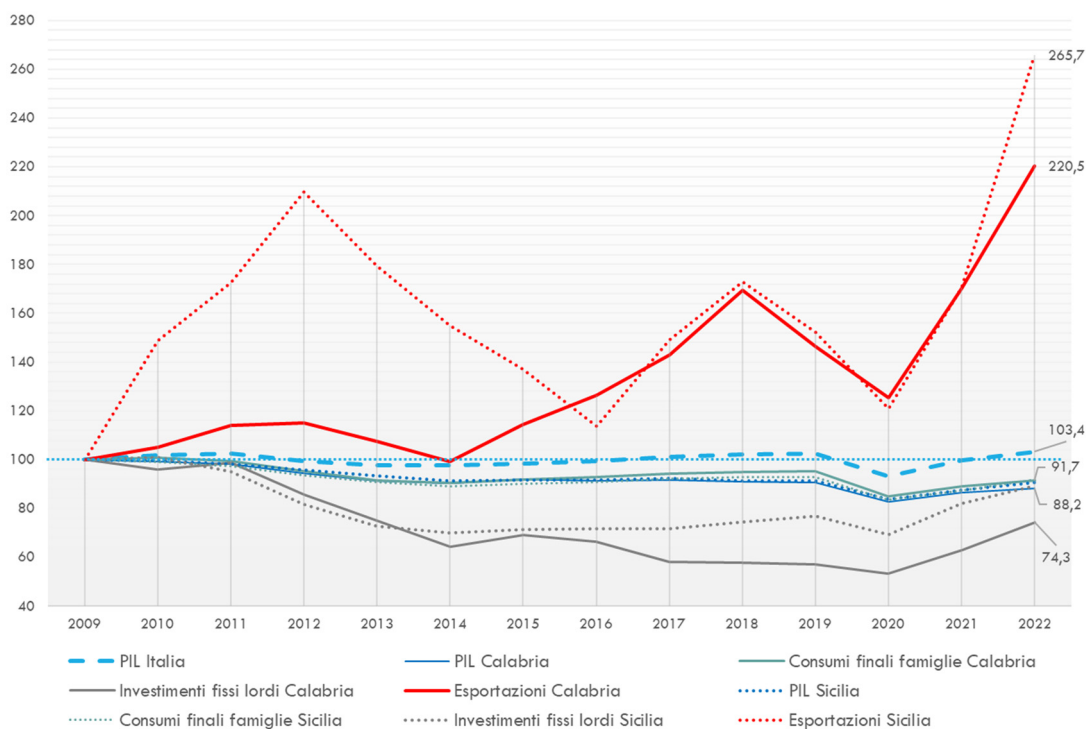
Con tali premesse FAST-CONFISAL a margine del convegno del 03.10.2023 tenutosi a Tropea, ha prodotto un approfondito documento di analisi che contestualizza l'andamento economico dell'area di riferimento, ne analizza il sistema trasportistico attuale e programmatico, individua le principali sfide del sistema dei trasporti territoriale, sia in termini di criticità che di fattori abilitanti, ed infine traccia delle proposte per lo sviluppo del sistema.

Si rappresenta di seguito una sintesi dello studio presentato in occasione del citato convegno. In termini di andamenti macroeconomici delle Regioni interessate dal Ponte, Calabria e Sicilia, si osserva che il PIL calabrese del 2022, pari a 30,6 Mld €, rappresenta l'1,8% del PIL nazionale e l'8,1% del PIL del Mezzogiorno con un'economia stagnante che non ha ancora recuperato i valori pre-pandemia e che registra un -11,8% rispetto al 2009, nonostante il +6,5% nell'ultimo triennio 2020-2022. In particolare, si registra un deciso calo dal 2009 degli investimenti fissi lordi (-25,7%) con trend invertito negli ultimi 3 anni (+39,8%) ed un boom dell'import-export (da considerare comunque l'effetto aumento generalizzato dei prezzi nel corso del 2022).

Per quel che concerne la Sicilia, con un PIL a valori concatenati con anno di riferimento 2015 pari a 85,05 Mld €, detiene una fetta del 4,9% del PIL nazionale e il 22% del PIL del Mezzogiorno. Sebbene il PIL 2022 risulti ancora sotto di 9 p.b. rispetto al 2009, ha recuperato i valori pre-pandemia con un buon incremento degli investimenti nell'ultimo triennio (+16,4%) e anche in questo caso il boom dell'import export (in questo caso da considerare l'effetto inflattivo in particolare degli idrocarburi) Per quel che concerne le previsioni del PIL<sup>27</sup> per il 2023, si prevede per la Calabria un +1,0% e per la Sicilia un +0,9% (vs. +1,2% Italia) e nel 2024 un +0,9% per la Calabria e un +1,0% per la Sicilia (vs. +1,4% Italia).

<sup>27</sup> Elaborazioni su dati Svimez modello NMODS – Rapporto Svimez 2022

Figura 7 - Andamento variabili macroeconomiche IT, Calabria, Sicilia – 2009-2022  
(valori indicizzati 2009=100)



Fonte: Proprie elaborazioni su dati Istat, valori concatenati con anno di riferimento 2015; valori indicizzati anno 2009=100; esportazioni ed importazioni di beni in valori correnti; stime anno 2022 Istat, DEFR Calabria 2023-2025 e Sicilia 2024-2026

Analizzando il contributo settoriale in percentuale al valore aggiunto regionale (anno 2021 valori concatenati), il settore agricoltura, silvicoltura e pesca per entrambe le Regioni (per la Calabria 5,4% e per la Sicilia 4,2%) risulta più alto che il valore medio del Mezzogiorno (3,9%) mentre il settore secondario, ed in particolare il valore aggiunto della manifattura, è decisamente limitato (Calabria 3,6% del totale regionale e Sicilia 4,1%) rispetto all'analogo dato del Mezzogiorno (8,1%) e nazionale (16,4%)<sup>28</sup>, peraltro in calo negli ultimi anni. In Calabria la manifattura è per la maggior parte legata alle industrie alimentari, metallurgiche, meccaniche ed in misura minore su materie plastiche e legno; in Sicilia per lo più su industrie alimentari, prodotti e macchinari elettronici, materie plastiche mentre un forte calo si è registrato nell'industria della raffineria di idrocarburi. Entrambe le Regioni prevedono una predominanza del settore dei servizi, maggiore rispetto all'incidenza dello stesso settore nel Mezzogiorno (78,1%) e nell'intero territorio nazionale (72,9%).

A livello più micro, il tessuto imprenditoriale in Calabria è caratterizzato 112.393 imprese attive nel 2021 (il 12,5% del Mezzogiorno ed il 2,5% del totale nazionale), con +6,2% rispetto al 2015 e la netta prevalenza di piccole imprese (99,7% del totale) e degli addetti nelle imprese < 50 dipendenti (86,4% vs. 63,2% nazionale). Il 18,3% delle aziende attive è nel comparto industriale, che impiegano il 21,5% degli addetti totale, con prevalenza nelle province di Cosenza e a seguire Reggio Calabria. Accanto alle micro e PMI, sono stabiliti nel territorio regionale alcuni grandi gruppi, tra i quali, Hitachi Rail Italy a Reggio, "Baker Hughes Nuovo Pignone" a Vibo Valentia, FB Engineering, la

<sup>28</sup> Proprie elaborazioni su dati Istat, valori concatenati con anno di riferimento 2015; [https://www.istat.it/it/files/2022/12/REPORT-CONTI-TERRITORIALI\\_2021.pdf](https://www.istat.it/it/files/2022/12/REPORT-CONTI-TERRITORIALI_2021.pdf); stima 2021 per settore da economie regionali Bankitalia



CADIS nel cosentino, Medcenter container terminal di Gioia Tauro, le aziende chimiche della gomma dell'area di Figline-Vegliaturo (CS) e il Gruppo Abramo.

Sul versante siciliano sono attive 285.514 imprese nel 2021 (+8% rispetto al 2015), il 6,3% del totale nazionale, anche qui con il 99,7% di piccole imprese e l'83,2% degli addetti impiegato in tali imprese; il 7% delle imprese è attivo nel manifatturiero e si riscontrano aree di crisi industriale complessa a Gela e Termini Imerese, in parte anche nel polo petrolchimico di Siracusa da un lato, mentre dall'altro lato vi è la presenza di distretti industriali di eccellenza e dinamici, soprattutto nelle province di Palermo e Catania, specializzati nei settori dell'agroalimentare, della meccanica, della nautica e della produzione elettronica (Etna Valley).

Per quel che concerne l'interscambio commerciale regionale, misurato in valore, il saldo della bilancia commerciale calabrese risulta in cronico deficit, con esportazioni nette di beni nel 2022 a -400 Mln di euro, con vero e proprio boom 2019-2022: +53,7% in import e +50,7% in export. Tra le principali aree partner in import abbiamo il 73% del totale da paesi EU (soprattutto Germania, Spagna e Francia), il 12% dall'Asia (Cina 94 Mln €) e il 6% paesi europei non EU; in export domina la quota EU 27 53% (Germania e Francia in primis), il 17% in Asia, 14% paesi europei non EU e quota rilevante verso USA (11,5% dell'export regionale). Le tipologie merceologiche prevalenti in import sono prodotti alimentari (22%), prodotti chimici (11,4%), macchinari (8,9%), materie plastiche e mezzi di trasporto; mentre in export i prodotti alimentari (32%), prodotti chimici (26%), prodotti agricoli, tessile, metallurgia e macchinari, sono la merce prevalente. Le modalità prevalenti di trasporto dell'interscambio regionale sono, in valore, la gomma ed il mare che contano rispettivamente il 43,6% e il 50% degli scambi aggregati) ed una percentuale del 5,6% del cargo aereo<sup>29</sup>.

Anche la Sicilia è caratterizzata da un saldo della bilancia commerciale in deficit, con esportazioni nette di beni nel 2022 a -6.200 Mln di euro, derivante ovviamente dai flussi in import nazionali per l'approvvigionamento di idrocarburi; anche in Sicilia si registra un vertiginoso aumento tra il 2019-2022 dell'import (+48,7%) e ancora di più dell'export (+74,6%) su cui incide l'aumento dei prezzi dei prodotti dell'industria petrolifera. Le principali aree partner in import sono per il 31% i paesi europei extra EU (Russia e Azerbaijan in primis), il 31% da area mediorientale (Libia e KSA principali) e il 20% da paesi EU 27. Le principali aree partner in export sono l'EU 27, per il 38% (Croazia, Slovenia, Francia e Spagna rilevanti), il 20% con i paesi europei non EU (Turchia in primis), il 20% continente africano e una quota non banale del 6,9% dell'export con gli USA. A conferma della specializzazione nell'industria dell'oil and gas, la merce prevalente in import è il greggio (69%), i prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio (5,2%), prodotti chimici (2,5%) ed in export i prodotti petroliferi raffinati (66,6%), prodotti chimici (6,7%), prodotti alimentari (6,3%) e i componenti elettronici (5,1%). In questo caso la modalità prevalente di trasporto dell'interscambio regionale è il mare, con una quota modale, in valore, del 89,8% mentre la gomma ha una quota residuale del 6,3%.

Da ultimo, in termini di inquadramento territoriale, appare utile analizzare i flussi turistici nelle due Regioni considerate. Dal 2009 al 2022 la Calabria registra un calo del -0,3% negli arrivi e del -14,2% nelle presenze turistiche (market share nel 2022 del 1,3% degli arrivi e del 1,8% delle presenze totali in Italia); la Sicilia, con un market share sul nazionale del 4,1% negli arrivi e del 3,6% nelle presenze, segna un andamento positivo in linea con quello italiano (che è cresciuto del +24,1% arrivi e +11,1% presenze dal 2009). Se è decisamente predominante la componente nazionale degli arrivi e delle presenze turistiche in Calabria (>80% del flusso totale rimasto costante), la Sicilia ha visto incrementare la quota di turisti stranieri (42% del totale nel 2022), comunque ancora lontano dal dato nazionale che vede la presenza di turisti stranieri a circa il 50% dei flussi turistici nel 2022. Anche la provenienza dei turisti nazionali mostra in Calabria sostanzialmente un turismo di prossimità o

---

<sup>29</sup> Al netto del non dichiarato

comunque da Regioni limitrofe mentre in Sicilia gli arrivi e le presenze sono maggiormente distribuiti su tutte le Regioni della Penisola.

*Tabella 4 - Prime 5 Regioni e primi 5 paesi esteri di provenienza di turisti in Calabria e Sicilia (anno 2022)*

<p>Prime 5 Regioni IT per provenienza turisti in Regione Calabria</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Campania</li> <li>• Calabria</li> <li>• Puglia</li> <li>• Lazio</li> <li>• Sicilia</li> </ul>	<p>Primi 5 paesi esteri per provenienza turisti in Regione Calabria</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Germania</li> <li>• Svizzera</li> <li>• UK</li> <li>• Polonia</li> <li>• USA</li> </ul>
<p>Prime 5 Regioni IT per provenienza turisti in Regione Sicilia</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicilia</li> <li>• Lombardia</li> <li>• Lazio</li> <li>• Campania</li> <li>• Piemonte</li> </ul>	<p>Primi 5 paesi esteri per provenienza turisti in Regione Sicilia</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Francia</li> <li>• Germania</li> <li>• USA</li> <li>• UK</li> <li>• Spagna</li> </ul>

*Fonte: proprie elaborazioni su dati Istat, anno 2022, inclusive sia di arrivi e presenze*

2. Il secondo ambito di analisi focalizza il sistema infrastrutturale delle rispettive Regioni, sia rispetto alla pianificazione europea TEN-T che rispetto all'offerta lineare e nodale di infrastrutture attuale prospettica in considerazione degli investimenti programmati.

Lato Calabria, **la Regione è attraversata dal corridoio di trasporto europeo della rete centrale TEN-T Scandinavo-Mediterraneo**, e sulla base della revisione in corso del Regolamento TEN-T (Comunicazione EU 2021/812 emendata a luglio 2022 ed approvata dal Consiglio con approccio comune nel dicembre 2022), sono da ricordare l'aggiunta della direttrice stradale Catanzaro-Reggio della SS106 nella rete comprensive e, per la parte ferroviaria, la sezione "Battipaglia-Praia" (tracciato interno) di nuova costruzione AV inserita in rete Core, l'extended core per la Paola-Sibari-Taranto e l'aggiunta della direttrice ionica Metaponto-Reggio Calabria; da rilevare l'identificazione delle sezioni core stradali e ferroviarie dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina.

In termini generali, l'offerta infrastrutturale regionale è caratterizzata da:

- **852 km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 33% a doppio binario, il 57,3% elettrificata. Alla direttrice tirrenica Praja-Reggio Calabria a doppio binario elettrificata si aggiungono la linea Rosarno-S. Ferdinando (elettrificata ed a singolo binario) la linea Eccellente-Rosarno a binario unico elettrificata, la direttrice ionica a binario unico non elettrificata (ad eccezione della RC-Melito), la Lamezia-Catanzaro a binario unico non elettrificata e la Paola-Sibari elettrificata a binario unico. **Circa 200 km di rete sono di Ferrovie della Calabria** (rete isolata di connessione tra Cosenza con Catanzaro Lido, Pedace con San Giovanni in Fiore, e nella piana di Gioia Tauro)

- Una rete di **strade regionali e provinciali di 7.268 km, strade di interesse nazionale di 2.066 km che corrono sia longitudinalmente alle direttrici ioniche e tirrenica che trasversalmente, e 295 km di autostrada dell'A2 gestita da ANAS S.p.A** che assicura i collegamenti nazionali ed europei ed assorbe il traffico in transito per la Sicilia e garantisce i collegamenti di lungo percorso intraregionali.
- **3 aeroporti**, Lamezia Terme 19° aeroporto nazionale per passeggeri imbarcati/sbarcati nel 2022 (2,6 milioni), Reggio Calabria e Crotona con circa 200.000 passeggeri movimentati nel 2022
- Il **Porto di Gioia Tauro**, terzo porto in Italia per movimentazione merce in generale nel 2022 e primo per traffici container con 3,4 Mln TEU, sede della AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio che include gli scali di **Crotona, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia. I Porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni**, facenti parte della AdSP dello Stretto, rivestono un ruolo di fondamentale importanza per il traffico passeggeri locali e di veicoli pesanti per l'attraversamento tra continente e Sicilia.

**Lato Sicilia, anch'essa attraversata dal corridoio di trasporto europeo della rete centrale TEN-T Scandinavo-Mediterraneo**, con la linea ferroviaria Messina-Catania-Augusta/Palermo che rientra tra i progetti prioritari, le principali novità della proposta di Regolamento TEN-T riguardano l'inserimento in extended core della Palermo-Messina e in comprehensive della Palermo-Trapani in ambito ferroviario, l'aggiunta di Porto Empedocle quale nodo portuale comprehensive e, come per la Calabria, l'identificazione delle sezioni core stradali e ferroviarie dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina.

**L'offerta infrastrutturale regionale è caratterizzata da:**

- **1.370 km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 58% elettrificata (non elettrificati itinerari Punta Raisi-Trapani-Mazara-Alcamo e Canicatti-Licata-Gela-Lentini/Pozzallo-Siracusa) e per oltre l'83% (1.147 Km) a binario semplice; presenti altresì **110 km di Circumetnea** a binario singolo non elettrificato con scartamento ridotto
- **15.465 Km di rete viaria**, di cui 10.959 km di strade regionali e provinciali, 3.744 km di strade di interesse statale ANAS e 732 km di categoria autostradale (gestite da ANAS mentre CAS gestisce A20 ME-PA, A18 ME-CT e la SR-Gela)
- **6 aeroporti**: Catania 5° per passeggeri in Italia e circa 10K di tonnellate in air cargo, Palermo 8° scalo per passeggeri in Italia, Trapani, Lampedusa, Pantelleria e Comiso
- **AdSP del Mar di Sicilia Occidentale** (Palermo, 6° porto per Ro-Ro e 5° in Italia per crociere, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani, Gela), **AdSP del Mar di Sicilia Orientale** (Augusta, 3° porto in IT per rinfuse liquide e Catania, 5° porto in Italia per Ro-Ro) e **AdSP dello Stretto** (con i Porti di Messina-Tremestieri, Milazzo, Reggio Calabria e Villa S.Giovanni, fondamentali per il traffico pax locali e HGV per l'attraversamento tra continente e Sicilia)
- **Il Terminal intermodale di Catania-Bicocca**, in fase di allaccio alla rete ferroviaria Catania-Siracusa e l'**Interporto di Termini Imerese**, in fase di realizzazione, entrambi gestiti da Società Interporti Siciliani S.p.A.

**In termini di investimenti in corso, pianificati e programmati nelle due Regioni<sup>30</sup>, come più volte chiesto dalla stessa FAST-CONFESAL, non può non sottolinearsi l'ingente mole dei cantieri oggetto di recente finanziamento e che dovranno essere aperti nei prossimi anni e che quindi dovranno essere monitorati nel loro processo di implementazione.** Ri-

<sup>30</sup> Principali investimenti pubblici coordinati a livello nazionale, fonte Allegato DEF, CDP RFI e ANAS, piano industriale SACAL

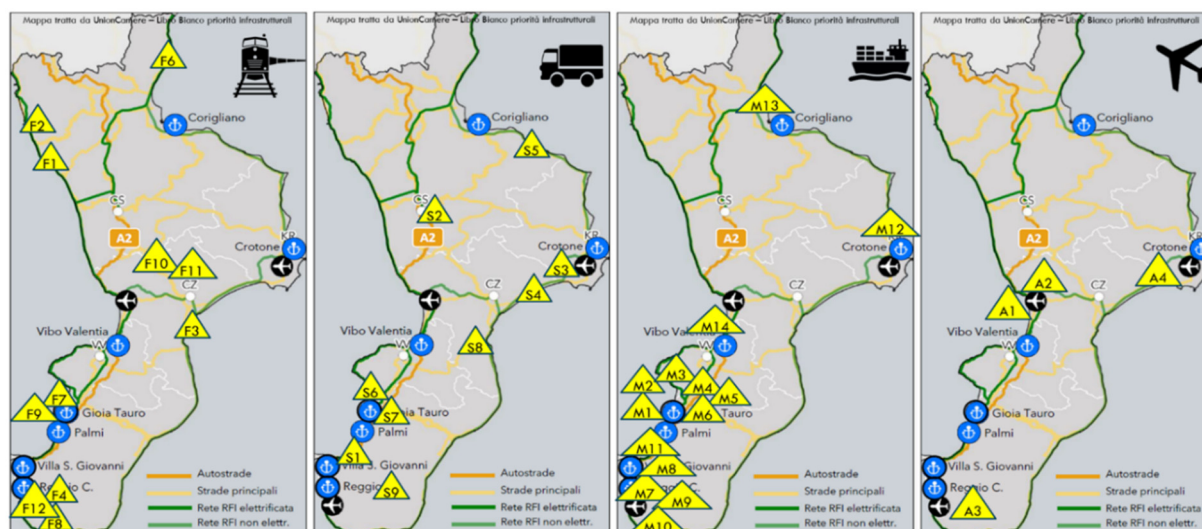
mandando all'allegato per il dettaglio sulla descrizione degli investimenti per singola modalità di trasporto<sup>31</sup>, con l'indicazione del costo previsto, della copertura economica e dello stato di maturità per singola opera, **da oggi per circa 15 anni sono programmati interventi per circa 59,5 miliardi di euro, attraversamento stabile dello Stretto incluso e tenendo conto che alcuni interventi non sono stati valorizzati dal punto di vista economico perché in fase di progettazione di fattibilità ovvero di project review.**

*Tabella 5 - Ammontare dell'importo degli interventi infrastrutturali in corso ed in programmazione in Calabria e Sicilia per modalità di trasporto*

Mln €	Calabria	Sicilia
Infrastrutture ferroviarie	26.426,4	13.630,5
Infrastrutture stradali ed autostradali	5,347,5	7.010,4
Infrastrutture portuali	315	1,079,3
Infrastrutture aeroportuali	50	398,8
Infrastrutture intermodali		109,8
<b>Sub-totale</b>	<b>26.791,40</b>	<b>21.002,50</b>
Ponte sullo Stretto <sup>32</sup>		11.600,0
<b>Totale</b>		<b>59.393,9</b>

In Calabria, la parte da leone in termini economici, **viene rivestita dalla AV Salerno-Reggio Calabria con oltre 24 Mld € di costo; sempre in ambito ferroviario è rilevante l'adeguamento e velocizzazione della linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido ad opera di RFI.** Per il comparto stradale, il completamento del 3° megalotto e la Catanzaro-Crotone della SS106 Jonica, unitamente agli interventi di viabilità di adduzione sulla A2 rappresentano i cantieri maggiori. Rilevanti altresì gli interventi di accessibilità marittima per il Porto di Gioia Tauro e quelli di sostenibilità ambientale (LNG e cold ironing) per i porti dello Stretto.

*Figura 8 - Mappa dei principali interventi per infrastrutture di trasporto in corso e programmati in Calabria*

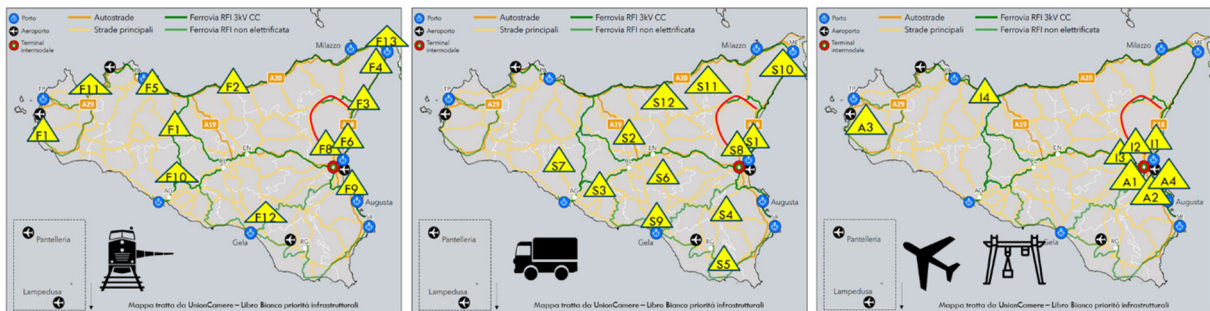


<sup>31</sup> Al netto del trasporto pubblico locale

<sup>32</sup> Valutazione del costo dell'opera contenuto nella Legge di Bilancio 2024

Anche in Sicilia, economicamente parlando, le opere ferroviarie sono quelle con la size maggiore: **dal nuovo collegamento Palermo-Catania al raddoppio e velocizzazione della Messina-Catania-Siracusa, passando per l'upgrade del nodo ferroviario di Palermo ed il completamento della Circumetnea.** Rilevanti, comunque, le opere in corso di potenziamento della SS640 Agrigento-Caltanissetta, dell'itinerario Ragusa-Catania per il settore stradale e decisamente diffusi per tutti gli scali isolani gli interventi di accessibilità marittima, manutenzione e potenziamento delle connessioni terrestri.

*Figura 9 - Mappa dei principali interventi per infrastrutture di trasporto in corso e programmati in Sicilia*



3. Effettuata la fotografia del sistema trasportistico all'interno del quale viene inserita l'opera del Ponte sullo Stretto, è necessario individuare **le criticità fondamentali di quest'area geografica nonché le opportunità che l'ingente piano di investimenti sopra analizzato dovrà fronteggiare.**

Sul versante delle criticità:

- L'area considerata soffre di uno **storico gap infrastrutturale che limita l'accessibilità territoriale, in particolare ma non solo limitata alla componente stradale e ferroviaria**; il divario è peraltro evidente non solo negli spostamenti nazionali ma anche nelle connessioni intra-mezzogiorno (es. RC-Lecce 10 ore in treno), intraregionali (es. TP-CT 10 ore con 3 cambi in treno) e tra aree interne ed il resto dei territori regionali. Anche con riferimento al trasporto aereo, che riveste una funzione di continuità territoriale importante per alcuni territori, gli aeroporti di Crotone e Comiso non hanno in pianificazione interventi per collegamenti ferroviari e Lamezia Terme e Trapani vedranno la connessione al ferro solo nel 2031;
- Appare decisamente **scarsa l'attenzione alla manutenzione delle infrastrutture esistenti nell'area calabrese e siciliana**, dove a titolo esemplificativo, dai dati BDAP 2022 della Ragioneria generale, i Comuni calabresi spendono in media 93,78 euro pro capite e quelli siciliani 69,22 euro pro-capite per la manutenzione, gestione e messa in sicurezza delle strade di competenza comunale, contro i 208,64 euro pro capite di media nazionale<sup>33</sup>
- **Forti carenze di registrano anche nell'offerta dei servizi di trasporto, con disparità rispetto alle altre aree del paese, accentuando la perifericità regionale e la bassa mobilità di merci e passeggeri.** L'offerta ferroviaria sul territorio per i passeggeri è praticamente inesistente rispetto al resto del paese<sup>34</sup>; esiste un ampio gap nell'offerta di aree di

<sup>33</sup> Inclusivo anche di opere quali parcheggi, illuminazione e piste ciclopedonali

<sup>34</sup> A tal proposito si veda Legambiente, Rapporto Pendolaria 2022 in cui nell'offerta vengono inclusi i servizi Alta Velocità, lunga percorrenza e regionali

parcheggio per veicoli pesanti in Calabria (4° regione per fabbisogno); i bandi andati recentemente deserti per OSP da RC verso TO, BO e VE; il caro-voli che ha colpito recentemente in particolare la Sicilia, sono tutti altri esempi del grave deficit anche lato servizi di trasporto.

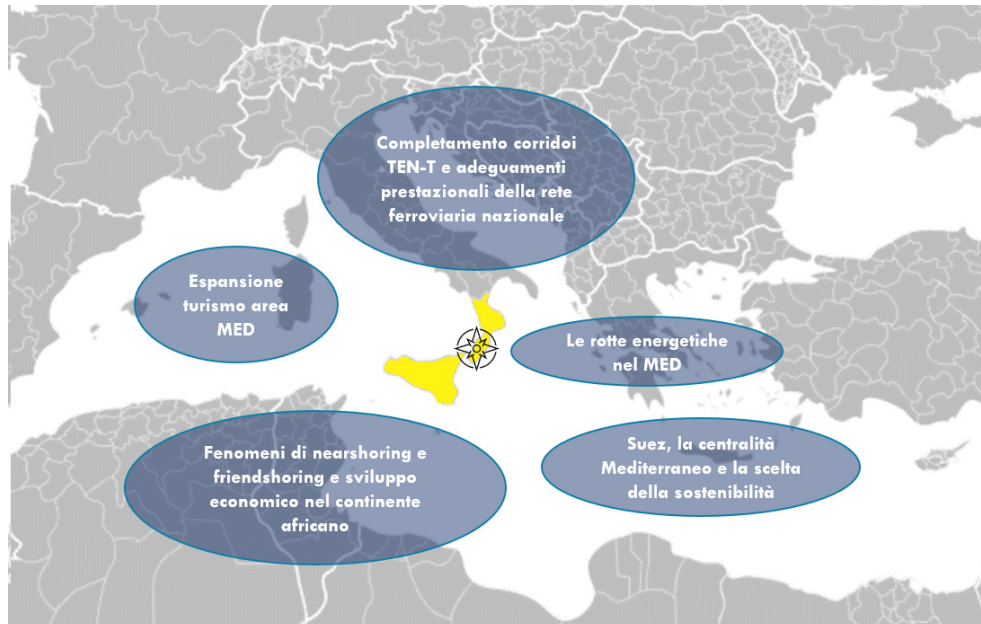
- **È particolarmente evidente in quest'area del paese la limitata capacità di spesa della PA** che si dimostra, sebbene con alcune eccezioni e con delle accelerazioni di impegno e spesa registrati negli ultimi anni, nelle bassi percentuali di spesa delle risorse dei fondi strutturali europei e nella bassa capacità di progettazione in infrastrutture degli enti pubblici territoriali calabresi e siciliani ad esempio sui bandi PNRR. Tale situazione, se è vero che nei nuovi programmi di assunzione di personale varati da Governo viene posta attenzione alla tematica, è altresì vero che desta preoccupazione vista la mole di investimenti in arrivo in tali Regioni.
- **Per quel che concerne la portualità delle due Regioni, sebbene il sistema appare avere un grande potenziale, tale condizione risulta ancora inespresso o da efficientare in termini di coordinamento.**

Più nello specifico, il sistema portuale calabrese lato cargo vede in Gioia Tauro il primo scalo in Italia per connettività internazionale e TEU movimentati, con un forte aumento nei traffici registrato nell'ultimo biennio. Lo scalo, tuttavia, nonostante i primi treni generati, rimane ancorato ai flussi di transshipment che evidentemente generano minore valore aggiunto sul territorio e sono fortemente soggetti alla concorrenza degli altri scali europei ed extra-EU del Mediterraneo, nonché alle scellerate normative ETS sul settore marittimo sopra ricordate. Risulta pertanto urgente promuovere traffici gateway, favorendo l'inoltro su ferro, anche tenuto conto del recente varo del terminal ferroviario. In parallelo, i porti di Crotona, Corigliano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia non hanno flussi significativi di merce movimentata, se non i primi due come rinfuse solide, mentre potrebbero sviluppare traffici Ro-Ro di combinato mare-strada su direttrici internazionali e nazionali. Lato passeggeri, i porti calabresi non riescono ad intercettare traffici crocieristici significativi, a parte nell'ultimo anno lo scalo di Crotona. Tale segmento potrebbe aiutare ad incrementare i flussi, soprattutto internazionali, con notevoli ricadute sul territorio a condizione di lavorare sui limiti infrastrutturali nei porti, sulla bassa connettività con l'hinterland e sulla scarsa promozione commerciale verso le compagnie armatoriali.

Il sistema portuale siciliano lato merci, invece, dovrebbe essere influenzato dall'entrata in esercizio del nuovo terminal container di Augusta (550K TEU) con cui in teoria la capacità del sistema ammonterebbe a 740K TEU, a fronte di 75K TEU movimentati nel 2022. Anche con il pieno dispiegamento della ZES, il rischio di overcapacity del sistema e di drenaggio di traffico tra porti regionali è decisamente ampio. Lato passeggeri, i numerosi investimenti in corso e pianificati nel settore passeggeri (PA, CT, ME, TP, Porto Empedocle) appaiono necessitare di una specializzazione regionale per segmenti specifici di domanda (es. lusso, piccole crociere) al fine di essere seriamente redditivi e impattanti sui rispettivi territori.

Per completezza di analisi, è necessario tuttavia analizzare altresì i fattori abilitanti, per lo più esogeni, che possono contribuire allo sviluppo prospettico della domanda e dell'offerta trasportistica della Regione Calabria e Sicilia e quindi a mitigare le criticità evidenziate. In maniera sintetica si sono individuati i seguenti driver di potenziale sviluppo a medio-lungo termine riportati nella figura che segue.

Figura 10 - I principali fattori abilitanti a medio-lungo termine per l'area considerata



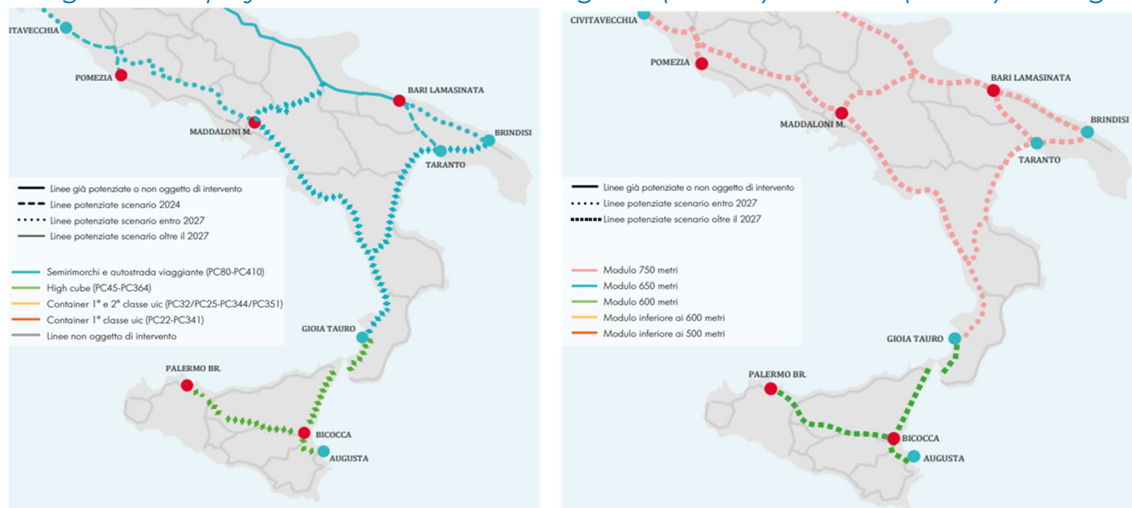
Più nello specifico, dettagliano alcuni dei fattori ritenuti particolarmente rilevanti:

- **Lato reti energetiche, il «Piano Mattei» del Governo finalizzato a far diventare l'Italia hub energetico del Mediterraneo**, in primis sul segmento gas e GNL, tocca direttamente la Sicilia con il Greenstream (Libia) con terminale Gela, il Transmed (Algeria), il progetto di rigassificatore a Porto Empedocle e la Calabria con il progetto di rigassificatore a Gioia Tauro. Inoltre, la transizione energetica porta a sostituire le importazioni di petrolio con idrogeno anche in forma di ammoniaca e metanolo, fuel marittimi del futuro, che richiedono una riconversione industriale epocale ma anche opportunità per le aree portuali e retroportuali in fase di lavorazione e distribuzione degli stessi. Anche su questo driver di sviluppo, appaiono importanti possibilità di valorizzare il ruolo dei porti del Mezzogiorno quali hub energetici, creando importante indotto ed unendo i corridoi trasportistici con quelli energetici.
- Gran parte dei traffici containerizzati lungo la direttrice Cina-EU hanno O/D nei porti del Nord Europa sebbene i porti europei del Mediterraneo offrirebbero 5 giorni di navigazione in meno rispetto a Rotterdam con beneficio in termini di riduzione di emissioni inquinanti di accesso al continente europeo (nelle rotte da e per Suez) quantificabile in un risparmio di circa 70 KG/TEU di CO<sub>2</sub><sup>35</sup>. In tal senso, **l'obiettivo di intercettare i flussi cargo lungo la trade lane Far East-EU che passa per Suez a favore dei porti del Mezzogiorno**, generando non solo trasbordi a basso valore aggiunto sul territorio ma traffici gateway da indirizzare via ferro verso il Nord Italia ed il centro Europa con la lavorazione e la manipolazione del container con imprese localizzate in prossimità dei porti garantirebbe sviluppo economico con rilevanti impatti in termini di decarbonizzazione del trasporto di lungo raggio da/per l'Europa;
- Collegato a quanto sopra, **nello scenario 2030 del Piano commerciale 2023 di RFI, la Calabria sarà collegata con il resto del paese e con l'Europa (a conclusione anche dei grandi interventi sui valichi alpini) con una rete ferroviaria a standard prestazionali europei:** 740 mt di modulo, PC80 di sagoma e peso assiale categoria D4, potendo quindi il porto di Gioia

<sup>35</sup> Stima effettuata da Presidenza del Consiglio dei Ministri – DIPE, «Iniziativa di studio sulla portualità italiana», 2014

Tauro, gli scali portuali e i nodi interportuali siciliani rivestire un ruolo gateway con treni «produttivi». Lo sviluppo attuale e futuro del Mezzogiorno può e deve passare dalla piena integrazione economica, e pertanto trasportistica, con il principale fornitore e cliente delle proprie imprese, ovvero l'UE, rimuovendo i limiti infrastrutturali al suo ruolo gateway;

Figura 11 - Deployment Plan RFI al 2030 sagoma (sinistra) e modulo (destra) Mezzogiorno



Piano Commerciale RFI 2023

- Un ulteriore elemento riguarda gli effetti della pandemia, delle spinte inflazionistiche, della guerra in Ucraina, che hanno determinato una rivisitazione, seppur embrionale, della “globalizzazione produttiva spinta” delle imprese manifatturiere con impatti diretti sul sistema dei trasporti. **La ristrutturazione delle catene di fornitura per avvicinare in un paese meno lontano o in patria i fornitori** (fenomeni di near-shoring<sup>36</sup> e reshoring) ed una logistica di scorta e magazzino per affrontare la carenza di materia prime e materiali, stanno ridisegnando le catene logistiche, accorciandole e regionalizzandole, a favore dell’area balcanica e MED. In parallelo, il continente africano è in fase di sviluppo industriale, da anni registra importanti IDE e crescenti volumi di scambi commerciali anche con l’UE. Qui il Mezzogiorno potrebbe rappresentare la piattaforma naturale nel MED tra Africa ed Europa con un **importante potenziale di crescita nei flussi merci e la possibilità di posizionare lavorazioni ad alto valore aggiunto sui prodotti manifatturieri rilocalizzati**

**4. L’analisi di FAST-CONFSAL intende sostanzialmente mettere in luce la circostanza per cui il Ponte sullo Stretto, nella sua estrema rilevanza di opera a servizio del tessuto sociale ed economico dell’area calabrese e siciliana, viene ritenuto il tassello definitivo ma non esclusivo di un sistema trasportistico accessibile, connesso, equo e competitivo a cui bisogna tendere per risolvere le criticità persistenti dell’area di riferimento e per cogliere appieno le opportunità che potrebbero cambiare la traiettoria di sviluppo del Mezzogiorno d’Italia.**

**Il Ponte sullo Stretto è indubbiamente un’opera fondamentale rispondente alle politiche di decarbonizzazione e quindi di modal shift lato passeggeri e merci; un investimento in grado di generare impatti occupazionali diretti ed indotti rilevanti in un’area cronicamente «sofferente»; l’anello mancante del corridoio TEN-T Scan-Med a completamento delle tratte finanziate anche con il PNRR in Sicilia sulla direttrice Palermo-Messina-Catania e sulla direttrice**

<sup>36</sup> Come, ad esempio, sviluppato recentemente da Ikea o Benetton nel settore dell’arredamento e dell’abbigliamento a favore dell’area mediterranea rispetto al Far East



**Salerno-Reggio Calabria, funzionale alla mobilità dei passeggeri del Mezzogiorno verso l'Italia e verso il Mezzogiorno e per gli spostamenti interregionali quotidiani Sicilia-Calabria; l'intervento infrastrutturale necessario al buon funzionamento delle ZES e alla valorizzazione dei traffici gateway dei porti siciliani e calabresi.**

**Ciò premesso, siamo convinti che il Ponte funziona e trova ragione di esistere se il complessivo sistema trasportistico siciliano e calabrese funzionano: porti, aeroporti, infrastrutture lineari di adduzione e di inoltra efficienti, senza trascurare gli interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti ed allineando i tempi di entrata in esercizio del Ponte con gli investimenti ferroviari AV in Calabria e Sicilia e gli interventi nei porti delle 2 regioni.**

**Per dare valore e concretezza a tale approccio riteniamo fondamentale avviare una discussione con il Governo e con le Regioni coinvolte, al fine di creare un pacchetto di proposte per lo sviluppo del sistema dei trasporti del Mezzogiorno e per valorizzare in un'ottica di lungo periodo gli oltre 59,5 miliardi di euro di investimenti in corso e programmati, che passi attraverso il Ponte ma non si esaurisca in esso, come di seguito rappresentato.**

Settore	Linee di intervento	Dettaglio
Merci	Potenziamento e specializzazione porti	Monitoraggio costante degli interventi infrastrutturali in materia di accessibilità marittima, aumento della capacità e connessioni terrestri stradali e ferroviarie del Porto di Gioia Tauro, che deve man mano acquisire quote di mercato gateway in linea con gli investimenti previsti, valorizzando le connessioni esistenti con Bari, Nola, Padova e Bologna; monitoraggio costante degli investimenti portuali a Palermo, Catania, Augusta e Messina
		Specializzazione con adeguamenti infrastrutturali lato mare e lato terra su segmenti di domanda specifici per gli altri porti calabresi, come da POT AdSP Mari Tirreno meridionale e Ionio e AdSP dello Stretto
	Corridoi ferroviari merci	Accelerazione del piano di deployment di RFI sui corridoi ferroviari merci che interessano la Calabria (tirrenica e Paola-Sibari-Taranto) e sulle linee ferroviarie da/per i porti siciliani (PA, Augusta, CT) con adeguamento dei limiti di sagoma, modulo e peso assiale agli standard europei pre-2030 + ATTRAVERSAMENTO STABILE DELLO STRETTO DI MESSINA
	Potenziamento dei servizi di intermodalità terrestre	Attenta analisi di impatto dei finanziamenti regionali della Calabria a supporto del Ferrobonus, con eventuale valutazione di aumento risorse della misura additiva regionale; realizzazione di almeno 450 stalli in SSTPA su standard europeo da in almeno 2 aree lungo la direttrice A2 calabrese per il trasporto stradale merci; accelerazione incremento

Settore	Linee di intervento	Dettaglio
		infrastrutture e potenziamento dei servizi nei nodi interportuali e retroportuali in Sicilia
	Infrastrutture e servizi per il cargo aereo	Sviluppo delle infrastrutture e dei servizi air cargo sull'aeroporto di Lamezia Terme, con l'obiettivo di incrementare le quote di mercato di tale modalità sull'export di prodotti deperibili agroalimentari e ad alto valore aggiunto calabresi, già prima categoria merceologica di esportazione regionale, e potenziamento della cargo city di Catania
	Infrastrutture e servizi per le Autostrade del Mare	Adeguamento delle infrastrutture portuali e attivazione di servizi di Autostrade del Mare negli scali di Crotone e Corigliano a servizio delle aree industriali locali ed al fine di ovviare ai problemi di connettività dei cantieri sulla SS106, con O/D nazionali sulla direttrice adriatica e verso la Grecia e i Balcani; adeguamento delle infrastrutture portuali ed attivazione dei servizi di Autostrade del Mare nello scalo di RC e Trapani, con O/D nazionale sulla direttrice tirrenica; adeguamento delle infrastrutture portuali ed attivazione dei servizi di Autostrade del Mare con direttrice Nord Africa nello scalo di Porto Empedocle
	ZES	Visibilità e promozione della ZES unica al fine di intercettare i fenomeni di reshoring, ed incrementare quindi le dotazioni industriali e manifatturiere regionali
<b>Passeggeri</b>	Alta velocità ferroviaria	Monitoraggio costante degli interventi infrastrutturali su ferro in corso: sull'AV direttrice Salerno-Reggio Calabria, con celere e precisa copertura economica dei lotti rimanenti in territorio calabrese in sede di CDP MIT-RFI + AV Palermo-Catania con immediata copertura dei 275 Mln € defianziati nella proposta di revisione del PNRR + raddoppio PA-ME e raddoppio e velocizzazione ME-CT-SR + ATTRAVERSAMENTO STABILE DELLO STRETTO DI MESSINA
	Connessioni con aeroporti e incentivi all'offerta	Accelerazione della realizzazione della connessione ferroviaria dell'aeroporto di Lamezia Terme e Trapani; progetto di accessibilità su rete ferroviaria o altro per l'aeroporto di Crotone e Comiso quali nodi di continuità territoriale  Potenziamento degli OSP dei servizi di connettività aereo da/per gli scali aeroportuali calabresi con i principali hub nazionali, rilevati anche nel Piano nazionale aeroporti

Settore	Linee di intervento	Dettaglio
		quali nodi di un'area svantaggiata a bassa con-accessibilità
	Nuove stazioni marittime	Sviluppo di infrastrutture portuali e di servizi dedicati ai passeggeri sia in porto (stazioni marittime) che di connessione con l'hinterland per il trasporto passeggeri marittimo, in particolare crocieristico, nei porti di Crotona, RC, Villa S. Giovanni, Vibo Valentia e Taureana di Palmi; coordinamento strategico degli investimenti dedicati al segmento passeggeri marittimi nella portualità siciliana
	Completamento itinerari viari primari e secondari	<p>Monitoraggio costante delle opere di completamento e messa in sicurezza della rete viaria principale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Calabria: autostrada A2, SS 106 e Trasversale delle Serre in primis</li> <li>- Sicilia: completamento autostrada Siracusa-Gela (A18), riqualificazione Palermo-Catania (A19), ammodernamento itinerario Palermo-Agrigento, collegamento Ragusa-Catania SS 514-SS 194, Tangenziale di Catania e Agrigento + realizzazione «intervalliva» Barcellona Pozzo di Gotto - Taormina</li> </ul>
	Messa in sicurezza e manutenzione straordinaria di strade e ferrovie	<p>Completamento di itinerari viari locali e messa in sicurezza con interventi di manutenzione straordinaria delle seguenti tratte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Calabria: messa in sicurezza SS 107, completamento Pedemontana della piana di Gioia Tauro, completamento Bovalino-Bagnara, ammodernamento SS 283, ammodernamento SS 504, completamento SS 182 – svincolo A2, completamento Strada del medio Savuto – Marcellinara, nuovo collegamento Gallico – Gambarie</li> <li>- Sicilia: ammodernamento e adeguamento itinerario nord-sud S. Stefano di Camastra Gela, completamento tangenziale di Gela, riqualificazione occidentale etnea SS 284, adeguamento SS 115 Trapani - Mazara del Vallo</li> </ul> <p>Monitoraggio costante delle opere di accessibilità ferroviaria regionale ed interregionale in corso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Calabria: adeguamento e velocizzazione linea Jonica Sibari – Melito Porto Slavo e trasversale Lamezia Terme – Catanzaro Lido</li> </ul>

Settore	Linee di intervento	Dettaglio
		- Sicilia: Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo, ripristino e ammodernamento Caltagirone-Gela, potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa, completamento Circumetnea
	Estensione Smart Road	Estensione degli investimenti digitali per la Smart Road lungo tutta la tratta dell'A2 calabrese
Orizzontale	Potenziamento delle piante organiche ed attrattività degli enti territoriali	Monitoraggio delle assunzioni di nuove figure tecniche negli enti regionali e locali deputate alla gestione amministrativa e tecnica degli ingenti investimenti infrastrutturali in corso e pianificati in Calabria e Sicilia (PNRR, PNC, SIE 2021-2027, PSC, etc.); rafforzamento dei link tra enti pubblici e soggetti attuatori degli investimenti infrastrutturali con le Università, Dipartimenti e scuole di specializzazione del Mezzogiorno in ambito ingegneristico ed amministrativo
		Rendere attrattivo, non solo dal punto di vista retributivo, l'impiego in strutture pubbliche vocate alla progettazione, messa a gara e gestione e/o vigilanza delle infrastrutture, puntando su progetti innovativi e sperimentali in materia di digitalizzazione e sostenibilità ambientale (es. rifornimento carburanti alternativi nei porti, estensione Smart Road su tratte statali e secondarie, digitalizzazione per la passenger experience negli aeroporti, idrogeno nelle tratte ferroviarie turistiche, etc...)

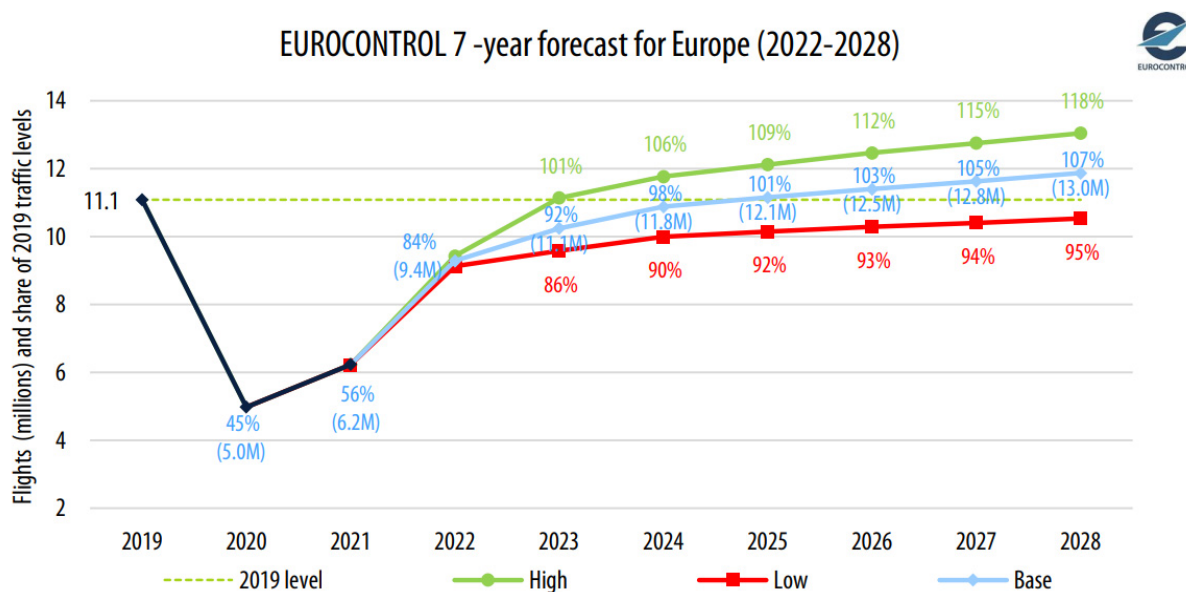
### 3.2 Trasporto aereo in Italia: fabbisogni e proposte per il rilancio

1. Il secondo focus tematico propositivo che FAST-CONFSAL ha attenzionato con dettaglio nel corso del 2023 riguarda il **trasporto aereo nazionale, ritenuto un settore particolarmente colpito dalla crisi pandemica del 2020, sostanzialmente escluso dal perimetro dei finanziamenti del NGEU e sottoposto ad una forte concorrenzialità globale con la necessità di affrontare a breve delle sfide importanti, in primis quella della transizione energetica.**

In termini aggregati, i dati Eurocontrol sui movimenti aeroportuali nei 41 Stati Membri confermano l'impatto devastante della pandemia sul settore, con i movimenti aerei che rimangono ancora inferiori al 2019, nonostante la graduale ripresa registrata anche nel 2022, anno in cui è stata raggiunta l'84% dell'operatività registrata nel 2019.

Sempre secondo l'Agenzia, si stima che i livelli di traffico pre-pandemico saranno raggiunti nel 2025 nello scenario base, con una crescita stabile ma con ampi margini di aleatorietà legati agli andamenti macroeconomici globali, alle nuove abitudini di viaggio e a fattori geopolitici.

Figura 12 - Previsioni di numero di voli (in Mln e % rispetto al 2019) in diversi scenari 2022-2028 in Europa



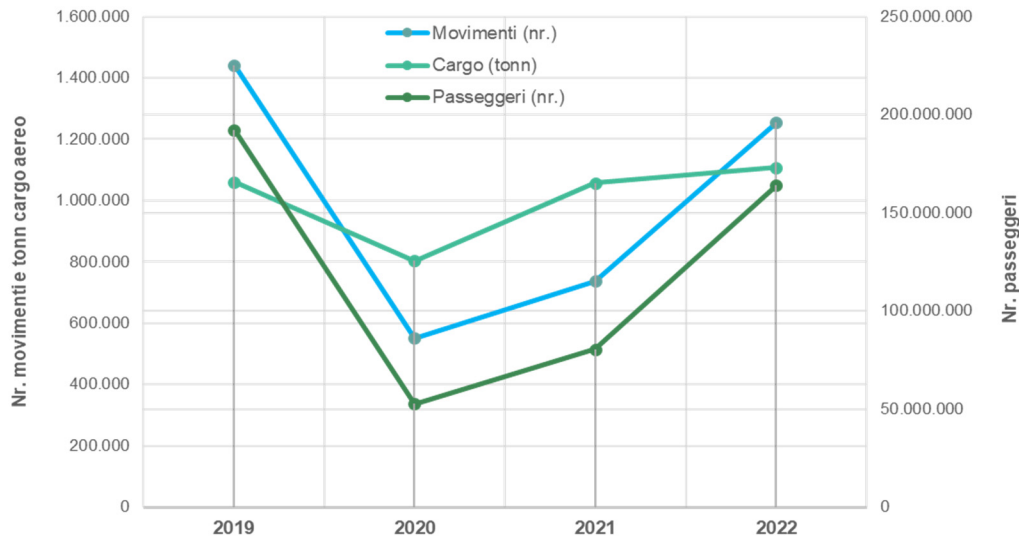
Fonte: Eurocontrol

Anche in Italia, nonostante l'ottima performance registrata **nel corso del 2022 con oltre 164 mln di passeggeri ed un traffico più che raddoppiato rispetto all'anno precedente ed i risultati del cargo aereo che ha segnato un +2% rispetto l'anno precedente, i livelli risultano ancora inferiori al pre-Covid (2019) del -13% per i movimenti aeroportuali e del -14,7% per numero di passeggeri. Unica nota positiva per il cargo aereo che ha raggiunto i valori del 2019 già nel 2021.** Peraltro, l'ottimo andamento del traffico passeggeri appare confermato anche per il 2023 in Italia, con un tendenziale +23,5% nel periodo gennaio-agosto 2023 rispetto all'analogo periodo del 2022, mentre il cargo aereo è sostanzialmente costante (-0,4%) nello stesso arco temporale considerato<sup>37</sup>.

Se nel corso del 2022 la quota dei traffici domestici è aumentata rispetto al periodo pre-Covid si è alzata ancora di più la quota dei passeggeri trasportati con origine/destinazione Europa che ha consentito di ribilanciare il market share tra domestico ed internazionale nel segmento passeggeri a circa le percentuali di ripartizione degli anni precedenti al Covid-19 (circa 60% internazionale e 40% nazionale). Resta preponderante nei traffici cargo l'origine/destinazione internazionale, con una quota superiore al 90%, rimasta costante anche nel periodo pandemico.

<sup>37</sup> Fonte: Assoaeroporti

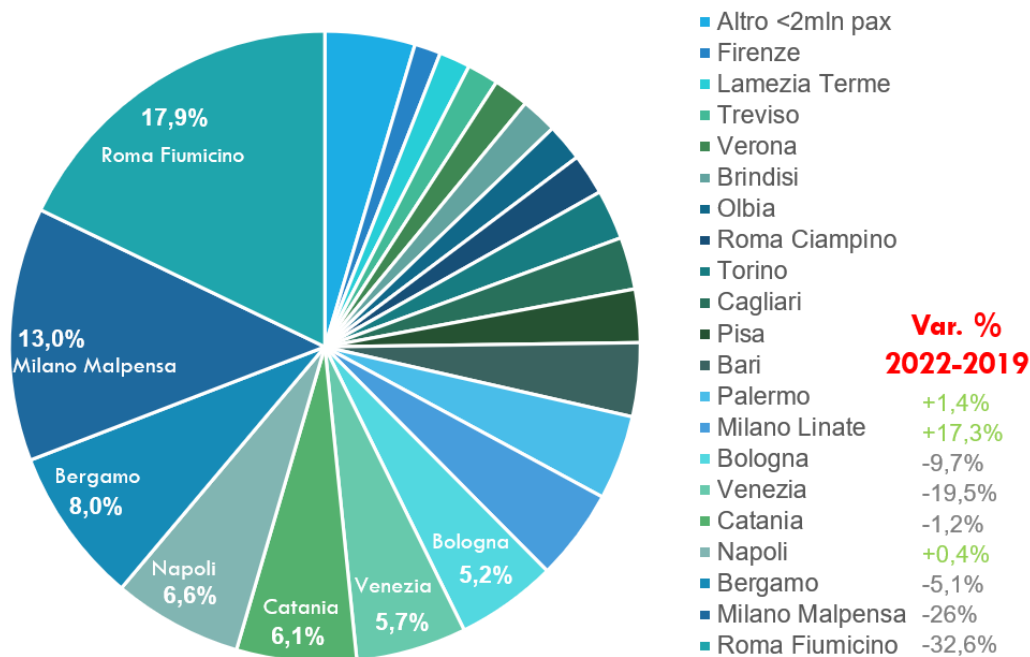
Figura 13 - Andamenti generali di traffico aereo in Italia 2019-2022



Fonte: proprie elaborazioni su dati ENAC e Assoaeroporti

Caratterizzando le infrastrutture aeroportuali per la domanda passeggeri, il traffico aeroportuale in Italia nel 2022, ma anche storicamente, **è distribuito in maniera abbastanza omogenea con Fiumicino e Malpensa che svolgono il ruolo di poli fondamentali e con i primi 5 scali passeggeri che detengono una quota di mercato del 51,6% dei passeggeri trasportati.** Peraltro, i due scali principali citati sono quelli che rispetto al 2019 vedono i più consistenti cali nel numero passeggeri in arrivo/partenza come rappresentato nella figura che segue.

Figura 14 - Articolazione % traffico aeroportuale nazionale passeggeri 2022



Fonte: proprie elaborazioni su dati Assoaeroporti

Riguardo invece ai vettori, **il traffico passeggeri in Italia è ormai dal 2017 dominato dalle compagnie low cost (LCC), che hanno costantemente guadagnato quote di mercato anche nel periodo pandemico, passando dal 50,9% del traffico passeggeri nel 2017 ad oltre il 65% nel 2022**, con quota dominante di mercato di Ryanair (45,6 Mln passeggeri per circa il 34% del mercato), seguita da Wizz Air ed Easyjet.

*Tabella 6 – Primi 10 vettori per trasporto aereo passeggeri in Italia 2022*

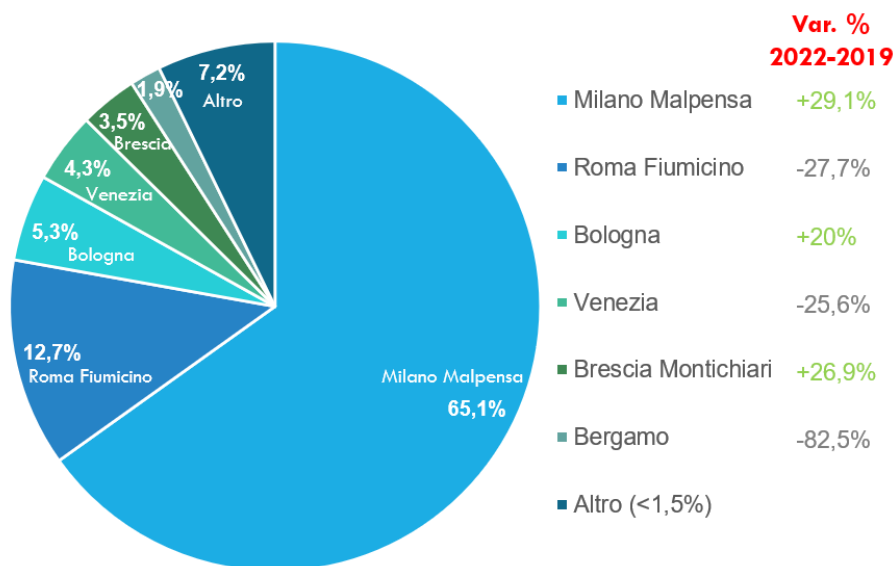
Vettore	Nazione vettore	2022	2021	Δ% anno prec.
1 Ryanair	Ireland	45.682.645	20.709.897,00	120,6%
2 Wizz Air Hungary Ltd	Hungary	11.534.060	5.062.918,00	127,8%
3 EasyJet Europe Airline GmbH	Austria	11.065.636	4.835.309,00	128,9%
4 Italia Trasporto Aereo S.p.A.	Italy	10.331.416	1.318.942,00	683,3%
5 Vueling Airlines	Spain	4.422.311	1.551.798,00	185,0%
6 Volotea, S.L.	Spain	3.814.354	2.499.654,00	52,6%
7 Deutsche Lufthansa AG	Germany	3.115.350	1.565.706,00	99,0%
8 Air France	France	2.637.027	1.339.825,00	96,8%
9 Malta Air	Malta	2.543.084	1.568.888,00	62,1%
10 British Airways	United Kingdom	2.364.663	491.048,00	381,6%

Fonte: ENAC 2023

Le tratte nazionali passeggeri maggiormente trafficate sono quelle da/per la Sicilia (Catania Fontanarossa - Roma Fiumicino, Milano Malpensa - Catania Fontanarossa; Palermo Punta Raisi - Roma Fiumicino e Milano Malpensa - Palermo Punta Raisi), seguite dai collegamenti Cagliari - Roma e Lamezia Terme - Milano e Napoli - Milano. Il mercato domestico presenta un elevato **livello di concentrazione con primi 5 vettori che possiedono il 90% della quota di mercato dei passeggeri trasportati nel 2022**. Per i collegamenti internazionali, le tratte più trafficate sul mercato EU risultano essere Roma F.-Madrid, Roma F.-Parigi CDG, Roma F.-Amsterdam, Roma-Barcellona, Milano M.-Parigi CDG, Venezia Tessera-Parigi CDG, mentre sul mercato extra UE: Roma F.- N.Y. JFK, Milano M.-Tirana Rinas, Roma F.-Londra Heathrow, Milano M.-Dubai Intl. **In questo caso il mercato dei vettori meno concentrato che sul domestico, con prevalenza Ryanair (31% nel 2022), e i primi 5 vettori che assorbono il 56% del totale dei traffici passeggeri.**

Lato cargo aereo, tra le infrastrutture aeroportuali **Milano Malpensa con la cargo city si conferma l'hub nazionale, con una quota del 65,1% delle tonnellate nazionali totali movimentate (ammontanti a circa 1,1 Milioni di tonnellate nel 2022)** e con un ottimo trend di crescita dal 2019; permane comunque il 10° scalo cargo a livello EU con volumi pari a circa 1/3 rispetto al nodo di Francoforte. Importante calo dal 2019 di Roma Fiumicino che comunque riveste rilevanza per l'area centro meridionale del paese. Come si avrà modo di dire, rivoltantissimo l'aviocamionato di merce aerea nazionale che si dirige verso scali EU, in primis Francoforte, Monaco e Parigi

Figura 15 - Articolazione % traffico aeroportuale nazionale merci 2022



Fonte: proprie elaborazioni su dati Assoaeroporti

La classifica complessiva dei vettori sui collegamenti nazionali e internazionali del settore cargo vede al primo posto la compagnia tedesca European Air Transport Leipzig (251 mila tonnellate di merce trasportata, con una quota di mercato di oltre il 24,5%), seguita da Qatar Airways Company Q.C.S.C. (76,4 mila tonnellate di merce) e da Cargolux Italia (74,9 mila tonnellate di merce).

Tabella 7 – Primi 10 vettori per trasporto aereo cargo in Italia 2022

Vettore	Nazione vettore	2022	2021	Δ% anno prec.
1 European Air Transport, Leipzig	Germany	271.180,14	223.605,67	21,28%
2 Qatar Airways Company Q.C.S.C.	Qatar	76.378,87	88.763,52	-13,95%
3 Cargolux Italia S.p.a.	Italy	74.905,97	84.767,87	-11,63%
4 Asl Airlines (Ireland) Limited	Ireland	62.449,38	62.740,39	-0,46%
5 Federal Express Corporation	United States of America	45.143,79	47.697,35	-5,35%
6 Air China	China	43.983,28	40.587,47	8,37%
7 Italia Trasporto Aereo S.p.A.	Italy	36.213,29	3.158,15	1046,66%
8 Emirates	United Arab Emirates	35.667,12	32.349,34	10,26%
9 Turk Hava Yollari (Turkish Airlines Co.)	Turkey	34.847,19	31.577,81	10,35%
10 Poste Air Cargo S.r.l.	Italy	33.368,64	32.218,01	3,57%

Fonte: ENAC 2023

A differenza di quanto avviene nel traffico passeggeri con la netta prevalenza del traffico EU su quello extra EU, **nel settore cargo l'ambito Extra EU conta il 55,4% contro il 35,2% dell'ambito UE e con la presenza di tratte trafficate da/per il Nord America, il Medio Oriente e i Paesi europei extra EU.**

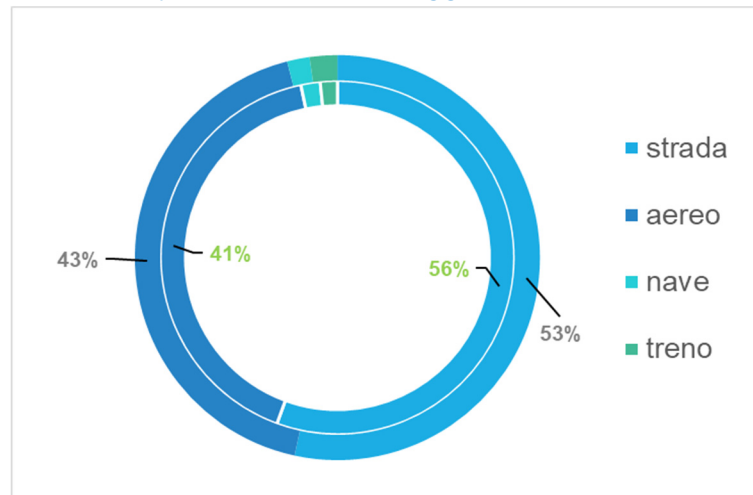
2. Sulla base del quadro conoscitivo sopra esposto, è utile rimarcare la rilevanza e il peso strategico che il comparto aereo possiede nell'intero sistema economico e dei trasporti nazionale:

- in primo luogo, il trasporto aereo passeggeri e gli aeroporti internazionali sono rispettivamente uno dei **principali vettori e la porta di accesso del turismo internazionale in Italia.** Sino al 2019 la quota di viaggiatori internazionali che arrivavano in Italia via aereo era del 41%,



in trend crescente rispetto alla modalità stradale, che nel corso del 2022 ha visto aumentare la propria quota al 43% degli arrivi di viaggiatori internazionali nel paese (in forte aumento rispetto alla quota del 28% del 2021).

Figura 16 – % Modalità di trasporto di arrivo dei viaggiatori internazionali in Italia (2021 vs. 2019)



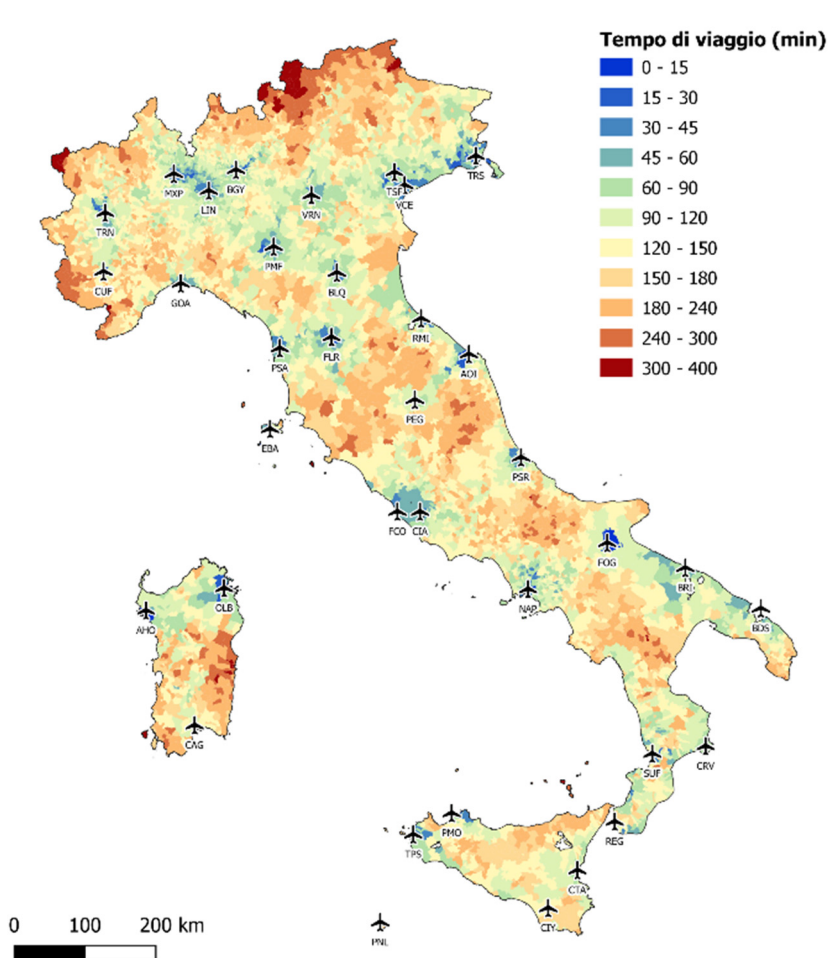
Fonte: Banca d'Italia, Indagine sul turismo internazionale

- **Sul totale dell'interscambio nazionale del 2022<sup>38</sup> in volume il cargo aereo conta per lo 0,6% ma in valore la quota sale al 9%, con un valore medio unitari della merce trasportata in air cargo di circa 41.000 euro a tonnellata**, contro i circa 3.000 euro del trasporto stradale e del traffico marittimo containerizzato. Nell'import-export è una delle modalità di trasporto prevalente per una parte delle filiere industriali nazionali più performanti e competitive: farmaceutico, moda, prodotti elettronici, agroalimentare di alto valore e ad alta deperibilità.
- Con la persistente presenza di gravi deficit e gap territoriali di accessibilità con la modalità stradale e ferroviaria negli spostamenti passeggeri, **le connessioni territoriali garantite dal trasporto aereo diventano l'unica opzione di mobilità a medio-lungo raggio per i cittadini che risiedono in aree insulari, periferiche e appunto a bassa accessibilità**. Anche post-completamento degli interventi infrastrutturali PNRR e PNC, la continuità territoriale del trasporto aereo continuerà a rappresentare la soluzione connettiva per molti territori nazionali.
- Secondo ISTAT, sono 639 le imprese attive in Italia nel settore aereo in senso lato, con un calo generalizzato del -10,8% dal 2015, più evidente nel movimento merci e noleggio mezzi aerei e meno nel trasporto aereo passeggeri e merci. **Con un impatto occupazionale di più di 48.000 addetti nel settore**, per oltre il 96% concentrato sul personale dei vettori aerei e sulle attività aeroportuali e a terra, il settore mostra una dinamica occupazionale crescente nonostante la pandemia del 2020 (+4,2% 2020 vs. 2015) e che è rimasta costante anche nel corso del 2021 (dati Eurostat) grazie alle politiche governative di sostegno all'impiego.

3. La rilevanza del settore sia nel sistema dei trasporti che nel più ampio sistema economico nazionale, non esime il comparto da criticità ed esigenze impellenti per incrementarne l'efficienza e la competitività. In termini di fabbisogni prioritari del comparto, sentiti gli operatori di volo e le organizzazioni territoriali della FAST-CONFESAL Comparto aereo, possono sintetizzarsi i seguenti punti prioritari:

<sup>38</sup> Fonte dati Coeweb 2023

- **Scarsa accessibilità intermodale ai nodi interportuali:** si registra una limitata presenza di connessioni ferroviarie (sia di collegamento diretto all'infrastruttura nazionale che di accesso ad altra rete ferroviaria regionale o di accesso ad altro sistema trasportistico) negli scali aeroportuali nazionali con investimenti previsti che riguardano il 2031 ed ampi divari territoriali nell'accessibilità agli scali con mezzi pubblici (tram, metro, bus, ferro) particolarmente accentuati nel Molise, Umbria, Basilicata, Marche, Sardegna, VA, Sicilia e Trentino Alto Adige



*Figura 17 - Tempo medio di viaggio con mezzo pubblico per raggiungere l'aeroporto più prossimo*

*Fonte: MIT, L'impegno del Mims per sistemi di trasporto connessi, integrati e resilienti, 06/2022*

- **Limitata connettività dei nodi aeroportuali e delle aree remote:** lo scalo di Fiumicino e di Malpensa, primi scali italiani per connettività internazionale, europea e nazionale, sono rispettivamente il 20° ed il 21° a livello europeo per offerta di servizi aerei<sup>39</sup>. Persistono peraltro, a livello nazionale come dimostrato nel Piano nazionale degli aeroporti del 2022 nelle analisi di con-accessibilità domestica, internazionale ed intercontinentale a livello nazionale<sup>40</sup>, aree particolarmente svantaggiate come quelle di Imperia e Cuneo nel Nord-Ovest, dell'arco alpino del Nord Est (Friuli Venezia-Giulia, Trentino Alto Adige, Belluno), dell'area centro adriatica (Marche, Molise, Perugia, Rimini, Forlì-Cesena, Arezzo, Chieti, Pescara) e dell'area meridionale

<sup>39</sup> Fonte: ITSM Fact Book 2021 – La competitività del trasporto aereo in Europa. Indice di connettività semplice mondiale ed europeo inteso come numero di voli necessari da parte di un passeggero per raggiungere un qualsiasi altro aeroporto del network.

<sup>40</sup> Quale modello che tiene conto sia dei tempi di accesso agli aeroporti che dell'offerta aeroportuale

che ingloba la Calabria, la Basilicata e la Provincia di Salerno. Collegato al tema della connettività aerea del paese, non può non citarsi la necessità di competitività del vettore di bandiera nazionale, ITA Airways su cui dopo estenuanti trattative sembra essersi trovata la strada dell'accordo con Lufthansa con un nuovo Piano industriale.

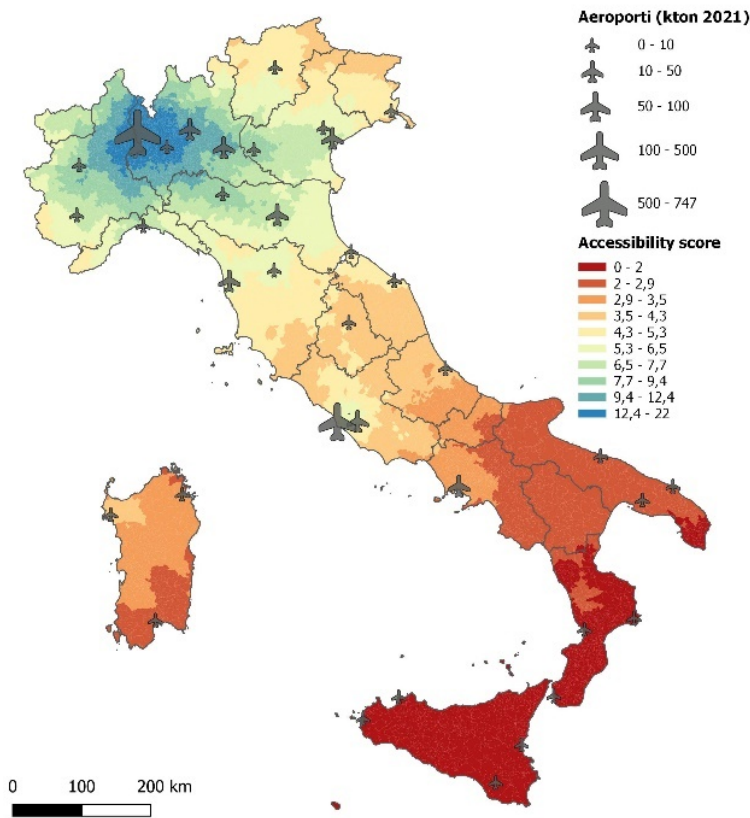
- **Il settore dovrà nel breve-termine affrontare ingenti investimenti, come riportato nel PNA sia per gli incrementi della capacità air e land side nei più importanti scali nazionali per far fronte alla domanda prospettica** (302 Mln passeggeri 2035 scenario baseline), in particolare nella rete aeroportuale milanese, sullo scalo di Firenze, su Roma Fiumicino e Catania Fontanarossa, **sia in infrastrutture e software digitali finalizzati a migliorare la capacità del settore** (SESAR Air Traffic management, procedure di avvicinamento e partenza mezzi, sistemi informatizzati di gestione dei flussi nei terminal). Non da meno, il settore, sia lato vettori che gestori aeroportuali, deve affrontare anche **la sfida della decarbonizzazione derivanti dalle misure legislative europee del «Fit for 55»** (AFIR, revisione ETS, ReFuel Eu Aviation) con scarse risorse pubbliche a disposizione sia lato PNRR che PNC.
- **Il settore è attraversato da cambiamenti strutturali del mercato del lavoro con effetti permanenti della pandemia sull'occupazione del comparto con particolare riguardo al personale navigante e di terra** (si pensi ai recenti casi di Cigs per i dipendenti di Norwegian Air, Blue Panorama, Ego Airways, i 1000 dipendenti da ricollocare di Air Italy e i 3.000 dipendenti di Alitalia in cassa integrazione) **a cui vanno aggiunti gli impatti occupazionali a medio-lungo termine dello sviluppo della digitalizzazione nel settore**, con previsione di calo nella forza lavoro a bassa e media qualifica nelle operazioni a terra in Europa, stimata del del 20% al 2040, e del 10% per i lavoratori più qualificati<sup>41</sup>. In via ulteriore, in Italia si segnala una **decisa frammentarietà contrattuale, con 8 Contratti collettivi nazionali di lavoro per il comparto aereo stipulati ed attualmente in vigore con la tendenza alla proliferazione di nuovi contratti anziché alla semplificazione contrattuale** e la mancata applicazione, anche per l'assenza di direttive di secondo livello, di quanto previsto dall'art. 203 del Decreto Rilancio 2020.
- **Il cargo aereo presenta notevoli potenzialità non del tutto sfruttate**, con un forte divario territoriale in termini di accessibilità dei tessuti produttivi locali ai nodi aeroportuali cargo nazionali (indici limitati nel Mezzogiorno e Isole) che co-determina che 1/3 delle merci nazionali vengono trasferite presso altri nodi aeroportuali esteri come analizzato dal MIT che stima *“in oltre 300.000 le tonnellate annue di volume di merci aeree con origine/destinazione Italia che utilizzano tratte aeree in arrivo e partenza nei grandi aeroporti europei percorrendo con mezzi gommati il tragitto tra questi scali e il nostro Paese («aviocamionato»)»*<sup>42</sup>.

---

<sup>41</sup> Fonte: Automation Technology Employment – Transport 2040 – The future of Work”, World Maritime University IMO, 2020

<sup>42</sup> Fonte: MIT, Position Paper Azioni per il rilancio del cargo aereo, ottobre 2017

Figura 18 - Analisi di accessibilità verso il sistema aeroportuale cargo del territorio nazionale



Fonte: MIT MOVEO, indice che utilizza come elemento gravitazionale il tonnellaggio movimentato

4. Tutto ciò premesso, FAST-CONFSAL ritiene assolutamente prioritario che il Governo incentri con decisione la sua azione per favorire la competitività del comparto, **individuato quale importante strumento per l'accessibilità delle persone, delle merci, per sostenere una filiera economica nazionale rilevante in un periodo di forti pressioni finanziarie di mercato e derivanti dagli investimenti necessari per il processo di decarbonizzazione, ma con rilevanti margini di crescita economica ed occupazionale.**

Per fronteggiare i fabbisogni e le criticità emerse nel corso dell'analisi del settore, FAST-CONFSAL propone un pacchetto di proposte specifico per il comparto aereo, come segue.

Ambito	Proposta	Dettagli
<b>Infrastrutture e Servizi</b>	Accelerazione progetti esistenti e completamento dei collegamenti ferroviari verso gli aeroporti di rilevanza nazionale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accelerare su progetti di connessione ferroviaria (rete nazionale o altra rete o rete ferro urbana) agli aeroporti già pianificati che riguardano il 2031 (GE, BG, Linate, BZ, VE, NA, SA, TP, PG, PE, Lamezia, BR)</li> <li>• Completamento delle connessioni ferroviarie e di trasporto urbano su ferro degli scali di rilevante interesse nazionale anche a carattere di continuità territoriale (RN, VR, FG, KR, CN)</li> <li>• Connessioni alla rete e ai servizi AV per i grandi hub intercontinentali (Fiumicino, Malpensa, Venezia)</li> </ul>

Ambito	Proposta	Dettagli
	Estendere perimetro dei co-finanziamenti pubblici per la sostenibilità degli aeroporti	<p>Vista la mancanza di risorse PNRR e PNC destinate ad investimenti per sostenibilità del trasporto aereo, appare necessario supportare con risorse nazionali i seguenti interventi, aggiornando ove necessario i rapporti concessori:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Interventi di efficientamento energetico edifici aeroportuali ed autoproduzione energetica</li> <li>○ Rinnovo flotte a basso/nulla impatto ambientale per servizi dedicati allo staff, passeggeri e handling</li> <li>○ Sviluppo infrastrutture per l'approvvigionamento da carburanti alternativi dei mezzi aeroportuali di terra</li> <li>○ Sviluppo infrastrutture per il rifornimento e la logistica dei SAF e degli e-fuels negli aeroporti</li> </ul>
	Estendere perimetro dei co-finanziamenti pubblici per la digitalizzazione degli aeroporti	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Oltre a quanto previsto dal PNRR Investimento 2.2 M3C2 con soggetto attuatore ENAV, appare necessario supportare con risorse nazionali, aggiornando ove necessario i rapporti concessori con i gestori aeroportuali, gli investimenti in procedure di sicurezza e servizi self-service per i passeggeri, controllo del traffico aereo (A-CDM, ADS-B) e bigliettazione multimodale integrata</li> <li>● Attenzione particolare agli investimenti per sistemi di Cybersecurity</li> </ul>
	Razionalizzazione degli incentivi ai vettori	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Si supporta la sezione «incentivi per lo sviluppo» delineato nel PNA 2035 con sussidi su rotte continentali «compensate» con l'attivazione di servizi domestici verso gli hub intercontinentali nazionali<sup>43</sup>;</li> <li>● Definire tuttavia con precisione a quale attore spetta l'onere «compensativo»</li> <li>● Revisione delle normative sui diritti aeroportuali per promuovere schemi di incentivi a favore dei vettori «green» (impegnati nell'uso di SAF, riduzione esternalità negative, etc.....)</li> </ul>
	Potenziamento delle cargo cities aeroportuali e sviluppo servizi cargo	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Miglioramento delle infrastrutture dedicate al cargo aereo nei principali aeroporti nazionali (in primis Malpensa e Fiumicino): estensione piazzali, magazzini, centri servizi cargo</li> <li>● Potenziamento infrastrutturale delle cargo cities in aree ad oggi a bassa o nulla accessibilità (per infra-</li> </ul>

<sup>43</sup> Attivabile anche in caso di mancata o tardiva realizzazione dei programmi di sviluppo intermodale

Ambito	Proposta	Dettagli
		<p>strutture e servizi aerei) ma con potenziale di sviluppo per filiere ad esempio agroalimentare deperibile (es. Ancona, Catania, Taranto, Lamezia Terme)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenziamento delle aree di sosta per veicoli pesanti a servizio delle principali cargo cities nazionali (Malpensa, Fiumicino, Tesser, Brescia, Catania, etc...)</li> <li>• Miglioramento connettività aeroporti-interporti/hub logistici urbani per consolidamento e distribuzione merce diretta/proveniente dagli hub aeroportuali</li> <li>• Incentivi e sussidi alle aziende ed agli operatori logistici («Air cargo bonus») a copertura dei costi di trasporto sostenuti per arrivare o partire da aeroporti italiani anziché esteri</li> </ul>
<b>Policies e norme</b>	Governance della rete aeroportuale	Si concorda sulla cooperazione per «reti territoriali» come definite nel PNA 2035 con articolazione tripartita degli aeroporti, ma necessità di definire con precisione anche la fase di integrazione gestionale nel caso di scali soggetti a titolarità differente, in particolare identificando gli strumenti di cooperazione, a chi competono le decisioni sulle specializzazioni per scalo e come vengono ripartiti gli investimenti sul singolo scalo ma funzionali a tutta la rete territoriale.
	Potenziamento OSP per le aree remote	Fermo restando quanto previsto nelle proposte di miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti secondari e di «razionalizzazione degli incentivi ai vettori», risulta prioritario potenziare gli OSP dei servizi di connessione con i principali hub nazionali per le tratte da/per Bolzano, Albenga, Cuneo, Perugia, Ancona, Salerno e Crotone
	Definizione governance e posizionamento strategico ITA Airways	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Celere chiusura dell'accordo con Lufthansa con garanzie per il personale ex-Alitalia</li> <li>• Valorizzazione divisione cargo della compagnia a supporto delle aziende nazionali</li> </ul>
	Digitalizzazione per la movimentazione cargo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estensione della sperimentazione del Fast Transfer ad altri aeroporti nazionali, oltre a Malpensa</li> <li>• Adozione dello Sportello unico Doganale e dei Controlli (con estensione degli orari di apertura dei diversi uffici preposti ai controlli)</li> <li>• Sviluppo e omogenizzazione dei Cargo Community System con interoperabilità sistemi ADM (su modello dei PCS portuali)</li> <li>• Estensione pre-clearing su tutte le tipologie di merci, ai voli all cargo e cargo belly (con garanzie di affidabilità dell'operatore)</li> </ul>

Ambito	Proposta	Dettagli
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibilità di creare linea di finanziamenti ad hoc a valere su Log-In Business PNRR M3C2 Investimento 2.1 per gli operatori logistici del cargo aereo in particolare per lo sviluppo di della documentazione digitale di carico (e-AWB) e la diffusione di sistemi di prenotazione digitale della capacità cargo</li> </ul>
	Incremento tutele professionali e salariali, omogenizzazione dei contratti del comparto ed attenzione alla formazione delle risorse umane	.....

### 3.3 L'ottimizzazione dei carichi nella logistica: la priorità per la decarbonizzazione del trasporto merci

1. Il punto di partenza della proposta di FAST-CONFESAL per favorire la decarbonizzazione del trasporto cargo sono i numeri: il modal split a favore della gomma viene stimato in una forchetta tra il 70% ed il 90% del trasporto merci europeo e nazionale con previsioni di crescita future; le percorrenze stradali ed autostradali superiori ai 300 km, e quindi potenzialmente shiftabili su altre modalità di trasporto più sostenibili, al netto di qualsiasi considerazione circa la capacità residua di tali modalità nel poter servire l'eventuale domanda di traffico incrementale, rappresentano una quota marginale del 20% del trasporto su gomma totale in veicoli-km.

In parallelo, il trasporto su gomma detiene una quota significativa delle emissioni di tutti i principali inquinanti atmosferici ed è responsabile di un quinto delle emissioni totali di gas a effetto serra nell'UE, con il settore dei veicoli pesanti che è responsabile di oltre un quarto delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto su strada nell'UE (in Italia del 28%) e di oltre il 6% delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE.

**La conclusione logica è che o si adottano strumenti immediati per la decarbonizzazione del trasporto su gomma, che è e resterà la modalità di trasporto merci predominante anche per i prossimi anni, o i nobilissimi obiettivi di Fit For 55 al 2030 e al 2050 difficilmente potranno essere raggiunti.**

Sempre stando alle statistiche, il trasporto merci su strada è caratterizzato, in particolare negli Stati Uniti e nell'Unione Europea, da un 20-25% di corse a vuoto e, quando non sono completamente vuoti, i mezzi pesanti e commerciali leggeri hanno un carico medio del 55% della loro portata<sup>44</sup>. Tali cifre, peraltro, si aggravano in contesti di mercato in cui l'industria dell'autotrasporto risulta fortemente frammentata, polverizzata e costituita per lo più da micro-piccoli operatori, quale è la fattispecie italiana. Oltretutto, storicamente, gli andamenti mostrano come l'utilizzo della capacità disponibile (misurata sia in peso che in volume) nel trasporto merci su strada è diminuito negli

<sup>44</sup> Stati Uniti: Environmental Defense Fund. Green Freight Facts & Figures. Environmental Defense Fund, Washington, DC. <https://business.edf.org/projects/green-freight-facts-figures>; Unione Europea: Commercial Vehicle of the Future - A roadmap towards fully sustainable truck operations, Final Report, IRU, <https://www.iru.org/sites/default/files/2017-07/iru-report-commercial-vehicle-of-the-future-en%20V2.pdf> e Eurostat, Road freight transport by vehicle characteristics. Eurostat 2021.

ultimi anni<sup>45</sup>, probabilmente a causa di requisiti più stringenti per i servizi di trasporto e consegna merce (come, ad esempio, delle finestre di consegna più strette). Ciò risulta ancora più evidente se si osservano le dinamiche della logistica urbana<sup>46</sup>, fortemente influenzata dall'aumento delle consegne di prodotti acquistati online a partire dal periodo pandemico, con il contestuale boom delle consegne in tempo reale e carichi di prodotti a media-bassa portata/peso.

Ciò considerato, rimane tuttavia complesso definire quale sia il “miglior fattore di carico”, se si considera che, come evidenziato dal citato studio IRU, il trasporto su strada viene influenzato da svariati elementi, tra cui “*la tipologia di itinerario, di carico (ad esempio beni deperibili), la disponibilità di un carico per il rientro, la capacità di stiva del veicolo, le richieste del cliente, gli intermediari, leggi e norme, e se il trasporto è per conto terzi o per conto proprio*”. Se si aggiungono anche gli squilibri geografici delle direttrici commerciali ovvero la volontà o meno di minimizzare l'inventario e di ottimizzare lo spazio di stoccaggio da parte delle aziende di logistica, questi sono tutti fattori che potrebbero compromettere la riduzione delle corse a vuoto e l'utilizzo efficiente della capacità dei mezzi pesanti e dei veicoli commerciali leggeri.

Ciononostante, è fortemente auspicabile, nonché possibile, un miglioramento dei coefficienti di riempimento su strada, sia in termini di abbattimento delle corse a vuoto, sia in termini di miglioramento dell'efficienza dell'operatività dei viaggi a mezzo carico, specialmente se si considera l'ampio numero di piccoli operatori che semplicemente non hanno strumenti per identificare la domanda di carico o scarico, in modo da riempire i loro camion modo più efficiente.

2. In tale direzione, l'implementazione di soluzioni tecnologiche digitali ITS così definite di **logistics-as-a-service** finalizzate ad aumentare i coefficienti di carico dei trasportatori merci su strada attraverso la realizzazione di un quadro di collaborazione tra i diversi attori del trasporto merci per il consolidamento, la condivisione e la messa in comune della flotta e dei carichi, rappresenta **una delle risposte più efficaci in termini di riduzione dei vicoli-km su strada e quindi di diminuzione delle emissioni di Co2, di riduzione degli inquinanti atmosferici, di abbassamento dell'incidentalità e della congestione, incrementando al contempo l'efficienza della catena logistica.**

Lo sviluppo di piattaforme e soluzioni digitali che consentono di raccogliere dati e informazioni su spedizioni, veicoli e infrastrutture fornendo catena logistica cooperativa tra vettori e caricatori con l'obiettivo di consolidare e mettere in comune i carichi, tradizionalmente segue due filoni:

- **soluzioni di collaborazione verticali** che coinvolgono aziende ed operatori attivi nella stessa filiera a diversi livelli (produttori, rivenditori, operatori logistici, operatori di terminal, caricatori)
- **soluzioni collaborative orizzontali** che coinvolgono aziende che operano nello stesso segmento in filiere separate, che normalmente competono e che invece decidono di unire le spedizioni così da poter o acquistare servizi di trasporto a carico completo (FTL, full truck load), anziché le più costose spedizioni a carico parziale (LTL, less than truck load) o di ottimizzare i carichi su flussi di merci con origine e/o destinazione simili.

Fondamentalmente, tutte le soluzioni implementate finora, che abbinano dinamicamente le spedizioni (domanda) e la capacità di trasporto (offerta), **forniscono una piattaforma web di mercato**

---

<sup>45</sup> Department for Transport (2010) Logistics Growth Review: Connecting People with Goods' London; Alan Mckinnon Alan, Performance measurement in freight transport: Its contribution to the design, implementation and monitoring of public policy, International Transport Forum, 2015, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/mckinnon.pdf>

<sup>46</sup> Nello Studio ALICE “Urban Freight Research & Innovation Roadmap” si stima che, per esempio, a Londra il fattore di carico sia del 38% per i furgoni utilizzati per servizi di logistica urbana, <https://www.etp-logistics.eu/wp-content/uploads/2022/08/Urban-Freight-Roadmap.pdf>



**aperta che collega aziende diverse o simili (spedizionieri, trasportatori, caricatori ed operatori logistici) facendo affidamento su di un sistema di supporto alle decisioni (collaborative decision support system, CDSS) che permette di implementare un sistema di infrastruttura digitale comune per condividere informazioni con le seguenti funzioni:**

- Un database che raccoglie le informazioni fornite dagli spedizionieri e dai trasportatori; le informazioni potrebbero essere fornite anche dagli operatori di TMS (sistemi di gestione dei trasporti, Transport management systems).
- Un algoritmo capace di elaborare le informazioni condivise e di definire la soluzione congiunta secondo lo "schema di condivisione degli ordini", in cui tutti i partner condividono i propri ordini con l'obiettivo di soddisfare la domanda e l'offerta relative alla capacità dei camion) e/o lo "schema di condivisione della capacità", secondo cui l'unica informazione da condividere riguarda la capienza di carico dei camion (evitando così di condividere i dettagli delle richieste dei clienti). Le diverse opzioni sono elencate e selezionate attraverso algoritmi di pianificazione decentralizzata basati su aste.
- Sistemi di dialogo che consentono la comunicazione tra partner, poi tra il CDSS e i partner e di filtrare le informazioni condivise.

Dal punto di vista operativo, le iniziative finora implementate sono rivolte in modo specifico ai sistemi di stivaggio condiviso, all'ottimizzazione dell'empty-mile, alla soluzione di carico condiviso, al crowdsourcing dell'ultimo miglio urbano, con l'obiettivo comune di aumentare i fattori di carico e di realizzare sistemi digitali di cooperazione tra i partner, come elencato di seguito:

*Tabella 8 - Strategie ICT per aumentare i coefficienti di carico*

Strategy	Description	ICT application	Market	Example
Co-loading	Increasing load factor by sharing truck or rail capacity with other shippers on the same route	Dynamic decision-making to facilitate collaboration	Private and truckload fleets	WeDo
Empty mile reduction	Reducing empty miles by load matching	Real-time load matching	Truckload shippers using digital freight brokerage Drayage operators	Convoy, Uber Freight, Transfix Equill, Dray Alliance
Less-than-truckload to shared truckload	Achieving higher load factor and more direct routing by shifting cargo to point-to-point service	Route optimization algorithms	Less-than-truckload shippers	Flock Freight
Last mile	Increasing load factor by crowdsourcing capacity for urban delivery	Real-time trip assignment via mobile app	Urban delivery	Cargomatic
Cube optimization	Improving trailer packing configuration to increase effective volumetric capacity	Loading software	Private and truckload fleets	The Home Depot <sup>6</sup>

\* In LTL shipment, multiple shippers' loads are packed together in trailers that travel to hub locations, where loads are unpacked and repacked onto different trailers for travel to the next hub.

*Fonte: ACEE Topic Brief, Maximizing Truck Load Factor, 11/2021*

Sebbene ad oggi, come citato precedentemente, siano state implementate diverse iniziative, guidate principalmente da promotori privati con alcune di esse cofinanziate con sussidi pubblici soprattutto in fase di start-up, non tutte hanno raggiunto una maturità commerciale piena.

Tra le principali sfide potenzialmente identificabili, che andrebbero a loro volta a incidere sul buon esito e sviluppo del mercato delle soluzioni di logistics-as-a-service, emergono i seguenti punti:

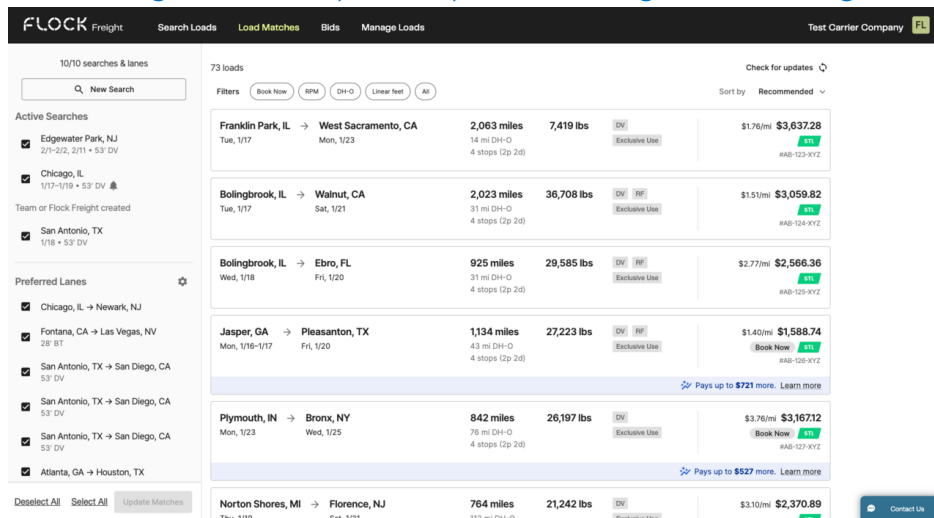
- Una fetta piuttosto considerevole del mercato prevede che gli spedizionieri stipulino contratti a lungo termine con i vettori per quel che concerne le operazioni di trasporto, formalizzando accordi e clausole che definiscono tempi di consegna specifici e obbligano i vettori a utilizzare le loro flotte private, il che, a sua volta, potrebbe ridurre gli approcci collaborativi garantiti che l'ITS prevede all'interno dei sistemi di pooling. Inoltre, alcuni grandi spedizionieri dispongono già di proprie piattaforme per far sì i diversi operatori di trasporto possano raggruppare e consolidare le merci.

- Elemento fondamentale per la diffusione di soluzioni cooperative, è la natura del proprietario della piattaforma informatica, nonché la garanzia di imparzialità nella raccolta, utilizzo e trattamento dei dati raccolti tra gli operatori. In tal senso, un ente pubblico proprietario della piattaforma ITS, che garantisce la sicurezza dei dati, la protezione delle informazioni commerciali e sensibili, sembra essere un modello di gestione efficace ed affidabile,
- Le soluzioni ITS di condivisione dei carichi, che siano centralizzate o decentralizzate, necessitano di un ecosistema logistico (composto da spedizionieri e vettori) in grado di gestire le proprie operazioni utilizzando sistemi ICT avanzati, quali i sistemi di gestione del trasporto o, perlomeno, una forza lavoro esperta nell'uso di sistemi digitali appositi per condividere dati, comunicarli e gestirli in tempo reale. Pertanto, l'analisi dello stato dell'arte nel campo delle soluzioni tecnologiche implementate nel settore logistico di questo specifico contesto costituisce condizione necessaria e fattore principale per garantire il successo di tali iniziative.
- Nel segmento della logistica urbana, l'implementazione di soluzioni ITS volte a raggruppare i flussi di merci deve necessariamente essere sostenuta dalla creazione di luoghi di trasbordo e centri di consolidamento urbano dove sia possibile mettere insieme le merci provenienti dal trasporto a lungo raggio con destinazione di consegna urbana dell'ultimo miglio.

3. È interessante citare come case study l'azienda **Flock Freight**, fondata nel 2015, che opera nel mercato nordamericano, la cui missione è ridurre gli sprechi e l'inefficienza della catena logistica attraverso algoritmi avanzati che consentono di raggruppare le spedizioni, a beneficio degli spedizionieri e dei vettori, e di ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci su strada attraverso servizi di carico condiviso (Shared Truckload, STL). In sostanza, Flock Freight ha sviluppato un servizio di "carico condiviso" gestito da un software chiamato FlockDirect per i clienti che devono spedire merci, convertendo le spedizioni LTL in servizi di carico condiviso (STL), raggruppando carichi che possono viaggiare insieme dal punto di origine alla destinazione, su un singolo camion. L'azienda afferma che le tecnologie di cloud computing e gli algoritmi utilizzati favoriscono la riduzione dei prezzi rispetto ad un sistema di carico completo (FTL), consentendo agli spedizionieri di pagare soltanto per lo spazio di cui hanno bisogno, mantenendo allo stesso tempo il pieno controllo sulle date di ritiro e consegna. Allo stesso tempo, Flock Freight riesce a ottimizzare anche i percorsi di viaggio per velocizzare le consegne rispetto ai metodi di spedizione tradizionali LTL, eliminando i trasferimenti agli hub di spedizione che seguono il modello hub-and-spoke, minimizzando così i rischi di danni o perdita del carico.

Gli algoritmi che l'azienda ha brevettato permettono di combinare le merci di più spedizionieri, incrociando i dati su percorsi, tempi di consegna e transito, peso e dimensioni, tipo di merce. Una volta che lo spedizioniere fornisce le informazioni, l'algoritmo determina come spostare la merce dati determinati vincoli di percorso, programmazione, merce e tipologia di camion. Tramite il sito web [app.flockfreight.com](http://app.flockfreight.com) e un'applicazione associata, la piattaforma Flock, per i vettori è possibile connettersi con l'intermediario e i suoi clienti così da inviare preventivi e accettare offerte per i servizi di trasporto.

Figura 19 - Esempio della piattaforma digitale Flock Freight



The screenshot displays the Flock Freight platform interface. At the top, there are navigation tabs: 'Search Loads', 'Load Matches', 'Bids', and 'Manage Loads'. The main content area shows a list of 73 loads. Each load entry includes the origin and destination, distance, weight, and pricing. For example, the first load is from Franklin Park, IL to West Sacramento, CA, with a distance of 2,063 miles and a weight of 7,419 lbs, priced at \$1,760/mi for a total of \$3,637.28. Other loads include Bolingbrook, IL to Walnut, CA; Bolingbrook, IL to Ebro, FL; Jasper, GA to Pleasanton, TX; Plymouth, IN to Bronx, NY; and Norton Shores, MI to Florence, NJ. The interface also features filters, a search bar, and a 'Contact Us' button.

Fonte: <https://www.flockfreight.com/home-quoting-b/>

Secondo l'azienda, sia i clienti che gli autotrasportatori potrebbero beneficiare di un guadagno del 20% rispetto alle tradizionali spedizioni LTL, da un lato facendo risparmiare ai clienti tutti quei costi associati ai ripetuti carichi e scarichi, nonché evitando le spese per lo spazio del rimorchio non necessario, dall'altro, riempiendo i camion degli autotrasportatori fino ad alti coefficienti di riempimento ed evitando inutili viaggi tra gli hub merci.

Il risparmio non è solo interno. Secondo Flock Freight, si stima che questa tecnologia riduca le emissioni di carbonio fino al 40% rispetto al più tradizionale modello hub-and-spoke, oltre a eliminare il bisogno di hub LTL e del consumo di energia che ne deriva.



L'elevata incidenza del trasporto merci su strada, combinato con un'offerta fatta di tante piccole aziende, suggerisce ampi margini di sviluppo di nuove soluzioni ITS per il cargo pooling e per forme di collaborazione tra spedizionieri, caricatori e trasportatori nel mercato italiano. L'implementazione di una piattaforma ICT collaborativa in cui gli spedizionieri possono inserire i dettagli della spedizione quali il tipo di carico, peso, dimensioni, origine e destinazione, per poi confrontare tariffe e servizi disponibili in base alla capacità residua dei vettori a disposizione e presentare la propria offerta, potrebbe rappresentare un efficace strumento per l'efficientamento dell'intera catena logistica nonché contribuire in modo sostanziale al processo di decarbonizzazione del trasporto merci, creando valore per le imprese stesse.




La modalità di gestione della piattaforma, tenendo conto delle lezioni apprese da altri sistemi, potrebbe essere in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quale soggetto terzo e super partes, che implementerebbe direttamente tale iniziativa nazionale, garantendo l'interoperabilità dei dati, la tutela delle informazioni scambiate, comprese quelle commerciali e più sensibili, nonché l'integrazione delle piattaforme già in uso con il nuovo servizio ITS di logistics-as-a-service nazionale.





## 4. Le proposte di FAST-CONFSAL



Si riportano di seguito **le proposte di FAST-CONFSAL per il 2024** secondo la tradizionale tripartizione in cluster ad esito del lavoro di analisi on desk, di raccolta informativa presso le sedi territoriali del sindacato nonché di ascolto degli operatori del trasporto e della logistica.



### 4.1 Infrastrutture e servizi

Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
Completamento dei corridoi, direttrici e nodi infrastrutturali TEN-T e SNIT, sblocco delle opere e ripresa della progettualità S.I.S.Te.MA.	Riconoscendo l'ampio piano di investimenti pianificato e programmato con il PNRR, il PC ed i fondi nazionali, si ritiene necessario completare il quadro nazionale con l'inserimento ovvero il completamento dei seguenti macro-interventi infrastrutturali finalizzati alla riduzione dei divari territoriali in termini di accessibilità ed alla promozione di un sistema dei trasporti equo, efficiente e sostenibile:	Low Medium High Max
	☞ Implementazione del pacchetto di proposte individuato <b>nel Flagship Project 1 di FAST-CONFSAL "Solo il Ponte ci sta stretto" per la competitività e lo sviluppo del Mezzogiorno</b>	
	☞ <b>Sulla tratta Salerno-Reggio Calabria, come lo scorso anno, si richiede di procedere all'individuazione tecnica delle soluzioni progettuali ed alla definizione economica degli interventi sul territorio calabrese.</b>	



Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
	<p>☞ <b>Sviluppare con celerità il progetto di fattibilità per la velocizzazione della tratta ferroviaria passeggeri Roma-Genova</b>, i cui territori attraversati risultano ad oggi a limitata accessibilità e fuori da qualsiasi pianificazione di estensione della rete AV/AVR nazionale. Nella stessa area, per il settore merci appare <b>urgente monitorare gli interventi di adeguamento a standard europeo per il treno merci della tratta Bologna-Firenze con prosecuzione verso Pisa e i lotti per il potenziamento della linea Pontremolese.</b></p>	 <p><b>HIGH</b></p>
	<p>☞ Sulla scorta degli anni precedenti si richiede <b>il recupero e rilancio della progettualità S.I.S.Te.M.A. del MIT, al fine di garantire, attraverso il cd. Policentrismo</b>, il rafforzamento delle reti e dei sistemi territoriali di II° livello e le loro connessioni ai grandi Corridoi multimodali della Rete TEN dei trasporti, dell'energia e del digitale e <b>il riequilibrio Nord-Sud, tra centro/periferia e Città/aree interne nell'ottica anche delle cd. Smart city.</b></p>	 <p><b>MEDIUM</b></p>
	<p>☞ <b>Sblocco dei progetti e cantieri incagliati</b> di primaria importanza per il trasporto passeggeri e merci del paese, alcuni dei quali commissariati ma senza significativi avanzamenti: l'avanzamento tecnico del <b>corridoio autostradale tirrenico tra San Pietro in Palazzi e Tarquinia; la gronda e gli interventi ferroviari nel nodo di Genova; il potenziamento ferroviario delle connessioni con i valichi svizzeri come il raddoppio Vignale-Oleggio-Arona ed il potenziamento della Gallarate-Rho; la Pedemontana veneta e la Pedemontana lombarda, il completamento delle opere previste dal CIS linea ferroviaria AV/AC Napoli-Foggia-Bari e la Potenza-Foggia, la AV/AC Salerno Reggio Calabria e gli investimenti previsti in Sicilia e il riequilibrio in merito al rilevante gap, peraltro in crescita, nel divario nella elettrificazione della rete ferroviaria tra Mezzogiorno e resto del Paese</b></p>	 <p><b>HIGH</b></p>




Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
	<p>☞ <b>Attento monitoraggio dell'avanzamento della spesa per le opere finanziate in ambito PNRR e PNC</b> per il completamento dell'AV/AC sulle direttrici nazionali ferroviarie (Brennero, connessioni diagonali, Mezzogiorno d'Italia), per la manutenzione e il potenziamento degli assi stradali, per le infrastrutture ed i servizi di TPL e per gli investimenti nei porti (in particolare sugli interventi di ultimo-penultimo miglio previsti nel CDP MIMS-RFI 2022-2027 e nel PNC), tenendo in debito conto le scadenze europee e nazionali prefissate</p>	 <p><b>HIGH</b></p>
	<p>☞ <b>Attento monitoraggio dell'avanzamento del progetto</b> stazione AV di Foggia, per la sua valenza in termini di sistema multimodale con un ottimale rapporto costi/benefici e in quanto contribuisce ad una consistente riduzione degli attuali tempi di percorrenza per oltre 4,5 mln di residenti in Puglia e Basilicata e degli altri utenti ferroviarie e di altre modalità. Il miglioramento dell'intermodalità con la costituzione di un HUB multimodale e l'aumento dell'accessibilità, attrattività e coesione territoriale, realizzando concretamente la sostenibilità ambientale ed economica nell'ambito della rete TEN-T.</p>	 <p><b>MEDIUM</b></p>
	<p>☞ Pur avendo notato una maggiore attenzione alla tematica, occorre varare <b>un piano nazionale finalizzato all'adeguamento dei terminal degli interporti di rilevanza nazionale alle caratteristiche del modulo europeo a 740 metri</b>, requisito previsto dalla normativa europea e centrale al fine di promuovere il trasporto intermodale nel paese.</p>	 <p><b>HIGH</b></p>
	<p>☞ <b>Lato trasporto aereo</b>, anche in vista del nuovo corso di ITA Airways con Lufthansa e tenuto conto delle sfide del settore, della rilevanza in termini di connettività che può garantire alla mobilità di passeggeri e merci e dell'alta incidenza occupazionale, <b>si richiede di implementare il pacchetto di misure indicate nel Flagship Project 2 di FAST-CONFSAL</b></p>	 <p><b>HIGH</b></p>



Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
<p>Riduzione dei divari di accessibilità delle aree più isolate con servizi incentivati</p>	<p>Come proposto sin dal 2020 e citato anche nel documento MOVEO del MIT, nelle more della realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti per il 2026, al fine di incrementare l'accessibilità e la connettività di alcune aree del paese, appare necessario implementare degli strumenti che possano ovviare a tale gap in tempistiche brevi, in particolare:</p> <p>☞ <b>Attivare la proposta del TAV-Bonus quale sussidio finalizzato a velocizzare i benefici attesi per gli utenti (es. aumento di accessibilità, diversione modale, domanda generata) che per i non utenti (es. impatti su economia ed ambiente) nelle more della realizzazione/completamento dell'AV ferroviaria per la parte di interesse in particolare del Mezzogiorno.</b> Si tratterebbe di un incentivo per promuovere l'erogazione di servizi ferroviari con caratteristiche AV (velocità commerciale più elevata, brandizzazione, qualità materiale rotabile, etc..) su tratte tradizionali oggi non redditizie per gli operatori (es. domanda debole a causa di una rete ferroviaria non AV). L'entità del sussidio, da mettere a gara sia in termini monetari che di frequenza minima garantita sul modello dei contributi per la continuità territoriale lato mare ed aereo, valevole solo sulla quota parte di servizio AV per la tratta di percorrenza su rete tradizionale, che verrebbe calcolato su una percentuale del costo di esercizio da erogare su servizi AV su specifiche relazioni.</p>	
<p>Garantire adeguati livelli di servizi di trasporto passeggeri e merci anche in condizioni emergenziali e/o nelle ingenti cantierizzazioni previste</p>	<p>Se da un lato si propone nuovamente di estendere il concetto di resilienza del sistema dei trasporti nazionale oltre alla mera mitigazione ed adattamento delle infrastrutture ai cambiamenti climatici o agli aspetti manutentivi delle infrastrutture, al tempo stesso la rete infrastrutturale italiana sarà soggetta nei prossimi anni a rilevanti interventi di ammodernamento e potenziamento che potrebbero creare disagi nei rispettivi livelli di servizio. Si richiede pertanto:</p> <p>☞ <b>La definizione di un livello minimo di servizi di trasporto essenziali e di infrastrutture di trasporto strategiche nazionali, che devono inderogabilmente rimanere funzionanti in occasione dell'avverarsi di qualsiasi criticità, attraverso l'istituzione di strumenti finanziari a garanzia delle imprese (operatori di trasporto o gestori delle infrastrutture),</b> creando ad</p>	

Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
	<p><b>esempio un fondo di resilienza</b> in percentuale del fondo investimenti annuale, che attiverebbe aiuti e sussidi automatici in predefinite condizioni di crisi imprevedibili a tutela del funzionamento del sistema dei trasporti nazionale. Tale sistema appare necessario sia lato passeggeri, in cui tuttavia esistono principi di servizio universale, ed ancora di più lato merci in cui la regolazione ed il controllo del pubblico è limitata alle situazioni di continuità territoriale.</p>	
<p>Aggregazioni imprenditoriali nei servizi di trasporto e tutela della continuità aziendale e dell'occupazione della compagnia aerea di bandiera</p>	<p>☞ La concomitanza di ingenti interventi di ammodernamento e potenziamento della rete stradale/autostradale, ferroviaria e dei nodi nazionali nei prossimi anni potrebbe avere un forte impatto sulla congestione e sui livelli di servizio per i flussi passeggeri e merci. <b>Appare fondamentale mitigare tali rischi, provvedendo sia all'istituzione di una cabina di regia centralizzata presso il Ministero per il coordinamento delle cantierizzazioni per tutte le modalità di trasporto, che nel varo di strumenti digitali integrati con owner pubblico finalizzati a fornire informazioni di routing per il trasporto merci per specifiche O/D in ottica multimodale.</b></p> <p>La necessità di costituire "campioni nazionali" nel settore dei trasporti e della logistica è un <i>leit motiv</i> non recente che tuttavia si scontra con la mancanza di misure efficaci a perseguire tale obiettivo e che ha ripercussioni dirette anche sulla competitività del tessuto industriale e logistico nazionale.</p> <p>Come già avanzato da FAST-CONFSAL, si ritiene necessario:</p> <p>☞ Favorire l'aggregazione industriale nel comparto trasporti e logistica attraverso la <b>semplificazione degli strumenti che permettono collaborazioni e aggregazioni tra imprese nell'ambito di filiere</b> (ad es. reti d'impresa, associazioni temporanee d'impresa, ecc.) mantenendo l'autonomia dei partecipanti, aumentandone l'importo dei maggiori valori fiscalmente riconosciuti derivanti da operazioni di aggregazione di cui al "Bonus Aggregazioni", <b>riduzione del cuneo fiscale del lavoro nel caso di aggregazione di imprese di filiera, stabilizzare e rafforzare l'ACE ai fini della capitalizzazione delle PMI in particolare per coprire investimenti legati all'efficientamento ambientale ed alla digitalizzazione.</b></p>	 <p><b>HIGH</b></p>
		 <p><b>HIGH</b></p>








Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
	<p>☛ <b>Stanziamiento di incentivi fiscali per le imprese produttrici che optano per contratti “franco destino” anziché “ex-works”,</b> con l'intenzione di incrementare il valore aggiunto delle attività di trasporto e logistica ad appannaggio di operatori nazionali legati al Paese di origine delle merci.</p>	 <p><b>HIGH</b></p>
<p>Concentrazioni imprenditoriali nei grandi gruppi delle costruzioni nazionali, con monitoraggio dell'offerta di lavoro nel settore al fine di rispondere alla sfida del PNRR</p>	<p>Considerate le strette tempistiche di attuazione degli investimenti PNRR, la sostanziale difficoltà nel reperire risorse professionali specialistiche e la necessità di rinforzare dal punto vista degli organici e della robustezza finanziaria le aziende di costruzione, appare necessario intervenire con strumenti urgenti per consolidare e rinforzare l'offerta imprenditoriale del settore, a favore della crescita economica e dell'occupazione nazionale. Si richiede pertanto:</p> <p>☛ Il varo di strumenti di semplificazione ed il rafforzamento degli strumenti già in essere tesi a favorire l'aggregazione industriale del comparto costruzioni ed edilizia, attraverso <b>incentivi fiscali atti a concentrare e consolidare dimensionalmente le aziende del settore</b>; parallelamente, per far fronte alla conclamata mancanza di figure professionali di media-bassa qualifica nel settore, occorre uno sforzo di monitoraggio sulla congruità della forza lavoro del comparto rispetto all'avanzamento degli investimenti programmati, <b>rinforzando ad esempio i programmi regionali e dei Centri per l'impiego per la formazione ed reimpiego di unità ad oggi disoccupate o inattive</b></p>	 <p><b>HIGH</b></p>
<p>Sostenibilità ambientale e transizione energetica</p>	<p>Sebbene molte delle proposte di FAST-CONFESAL siano state accolte dal nuovo Governo in materia di bilanciamento degli obiettivi di sostenibilità ambientale con il mantenimento della redditività aziendale e dei livelli occupazionali, occorre concentrarsi sulle seguenti misure:</p>	



Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
<p>Favorire il rapido reclutamento di autisti e macchinisti del trasporto e della logistica con misure di</p>	<p>☞ <b>Aumento delle risorse ed attento monitoraggio dell'assorbimento delle risorse e degli incentivi destinati alle imprese per il rinnovo delle flotte</b>, in particolare per l'acquisto di veicoli ecologici e a carburanti alternativi per l'autotrasporto e per il rinnovo di locomotori e carri da parte delle imprese ferroviarie; <b>monitoraggio dell'effetto sul mercato della prospettata modifica degli incentivi auto 2024; definizione operativa e rapida messa in campo del "Piano Mattei"</b> in materia energetica; <b>formalizzazione delle esenzioni sull'applicazione dell'ETS marittimo</b> per i collegamenti con le isole e per le Autostrade del Mare</p>	 <p><b>HIGH</b></p>
	<p>☞ <b>Omogeneizzazione delle previsioni dell'ETS marittimo relative al calcolo emissivo di Co2 sulle tratte intra ed extra EU al fine di non penalizzare lo scalo su porti marittimi europei</b></p>	 <p><b>HIGH</b></p>
	<p>☞ <b>Implementazione della proposta individuato nel Flagship Project 3 di FAST-CONFSAL per la realizzazione e la gestione pubblica di un sistema digitale per la gestione collaborativa delle flotte e degli ordini finalizzata all'ottimizzazione dei carichi della logistica urbana e di medio-lungo raggio</b></p>	 <p><b>HIGH</b></p>
	<p>Nonostante alcune misure messe in campo e rafforzate negli ultimi anni, dall'avvio di iniziative nazionali per lo sviluppo di aree di sosta per veicoli pesanti su standard europeo in Italia, alla compartecipazione della spesa per il bonus patente e CQC autotrasportatori, si rileva il perdurante deficit in particolare delle professioni legate agli autisti ed ai macchinisti del trasporto stradale e ferroviario, per cui si richiede:</p>	




Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
<p>carattere economico, di sensibilizzazione e di rapida implementazione delle iniziative per il miglioramento delle condizioni lavorative dei medesimi</p>	<p>☞ <b>Incrementare la dotazione finanziaria e la copertura del bonus patente per gli autotrasportatori</b>, estendendo la platea (oggi fino a 35 anni) e l'ammontare delle risorse a copertura dei potenziali beneficiari; analoga misura dovrebbe essere implementata <b>per i macchinisti ferroviari del settore cargo e passeggeri e per gli autisti del TPL</b>.</p>	 <p><b>HIGH</b></p>
	<p>☞ <b>Aumentare la vocazione tra i giovani anche per il settore ferroviario, marittimo e della logistica</b> attraverso lo sviluppo di campagne di comunicazione come quella avviata per le professioni dell'autotrasporto da parte del Comitato centrale dell'Albo dell'Autotrasporto</p>	 <p><b>MEDIUM</b></p>
	<p>☞ <b>Attento monitoraggio delle iniziative in corso finanziate con fondi europei (PASS4CORE) e rapido avvio del programma nazionale per le aree di sosta sicure (SSTPA) in Italia</b>, con la contestuale pubblicazione di un bando nazionale per lo sviluppo di SSTPA in particolare in quelle aree a più alto gap offerta/domanda.</p>	 <p><b>HIGH</b></p>




## 4.2 Policies e norme

Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
Emanazione del PGTL e dei DPP	<p>Come richiesto sin dal 2020 e stralciata dal nuovo codice degli appalti, al fine di delineare su un orizzonte pluriennale che superi il 2026 la politica infrastrutturale, dei servizi di trasporto e della logistica, FAST-CONFSAL ritiene inderogabile:</p>	<p>Low Medium High Max</p>
	<p>☞ <b>La reintroduzione della previsione legislativa e l'emanazione di un nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica</b>, che superi le previsioni del 2001 e l'aggiornamento del 2011, su cui FAST-CONFSAL conferma la disponibilità di contributo e confronto</p>	 <p><b>HIGH</b></p>
Riordino della disciplina normativa in materia di governance della mobilità	<p>☞ <b>Appare necessario l'approvazione dei DPP</b>, come disciplinato dal D.Lgs 50/2016, quali strumenti programmatori delle grandi infrastrutture di trasporto nazionali garantendo un orizzonte temporale pluriennale e coperture finanziarie certe alle opere ivi incluse.</p> <p>Al fine di dare efficacia agli importanti investimenti previsti per la mobilità locale nel PNRR e nei fondi nazionali e tenuto conto della sostanziale mancata approvazione delle proposte già avanzate da FAST-CONFSAL, si ribadisce l'urgenza di razionalizzare la normativa relativa alla governance della materia come segue:</p>	 <p><b>HIGH</b></p>



Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
<p>locale passeggeri ed omogeneizzazione delle pianificazioni locali dei PULS ed adozione di misure di mitigazione dei costi esterni generate dalle consegne di ultimo miglio urbano e dalle scelte dei consumatori</p>	<p>☞ <b>Procedere prima del 2025 alla piena attuazione delle previsioni previste dal Decreto-legge 50/2017 in merito alla ripartizione del FNT superando il criterio della spesa storica</b>, ancora non applicato sebbene avrebbe dovuto entrare in vigore nel 2020, attraverso la definizione analitica e congiunta tra MIT e Regioni dei fabbisogni locali di trasporto pubblico finalizzati a garantire equamente attraverso i livelli essenziali prestazioni (LEP) corrispondenti di servizio adeguati erogabili ed erogati superando la cd. spesa storica e i costi standard.</p>	
	<p>☞ <b>Per quanto riguarda la governance, l'articolazione di funzioni e di competenze, si auspica un deciso efficientamento ed una semplificazione sostanziale</b> che tenga fermo il finanziamento statale con il FNT e i compiti di pianificazione e programmazione delle Regioni, al di sotto delle quali, come prospettato anche nel documento del MIT MOVEO <i>“si potrebbe avere “un unico ente di governo per ogni bacino di mobilità individuato, superando i confini amministrativi dei singoli comuni e la dicotomia tra urbano e extra-urbano”</i> che dovrebbe occuparsi dell'affidamento del servizio e della fase di esecuzione contrattuale con l'operatore o con gli operatori. Tale conformazione dovrebbe limitare la frammentarietà dell'offerta dei servizi, garantendo economie di scala e di scopo e consolidamenti tra gli operatori in grado a tal punto di investire anche nella trasformazione digitale ed ambientale, ed una migliore pianificazione e programmazione dei servizi da parte delle stazioni appaltanti.</p>	
	<p>☞ In materia di affidamenti e di gestione dei servizi di mobilità locale, FAST-CONFESAL ritiene necessario da un lato <b>introdurre obblighi, nelle gare gestite dagli enti di governo dei bacini, di criteri premiali per la selezione di imprese</b> che si impegnano in investimenti per la digitalizzazione e il “greening” delle flotte e per le imprese che possiedono certificazioni di qualità ed ambientali. Non da ultimo, appare opportuno vincolare gli affidamenti all'apposizione di clausole sociali in grado salvaguardare l'occupazione dei lavoratori nel caso di subentro di nuovi gestori, o attraverso il mantenimento del posto di lavoro o per il tramite di percorsi di riallocazione garantiti dei lavoratori in esubero.</p>	



Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
	<p>☞ <b>Necessità di prevedere già in Legge di Bilancio 2024 risorse per gli adeguamenti economici per il CCNL del trasporto pubblico locale</b>, in grado di ristorare almeno parzialmente la diminuzione del potere d'acquisto dei lavoratori registrata negli ultimi anni a causa delle forti pressioni inflattive.</p>	 <p><b>HIGH</b></p>
	<p>In materia di city logistics, a fronte dell'esplosione della cogestione nei centri urbani provocata dai veicoli commerciali anche a causa dell'aumento delle consegne per gli acquisti on-line e della mancanza di provvedimenti adottati in questi anni, FAST-CONFSAL ritiene necessario procedere ad implementare i seguenti punti:</p> <p>☞ In primis si riscontra una disomogeneità nelle modalità di pianificazione locale dei PULS (piano urbano della logistica sostenibile) che dovrebbero essere <b>coordinati centralmente in fase di approvazione e vigilati in attuazione dal MIT e contenere indicazioni standard</b> su almeno i seguenti punti, con target e key performance indicator temporali stabiliti a livello centrale: la mappatura e la localizzazione programmata e pianificata per la realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica per i servizi di logistica urbana; la mappatura attuale e la localizzazione programmata e pianificata delle infrastrutture intermodali di transshipment merci a livello urbano; l'articolazione del piano di incentivi per il rinnovo delle flotte da parte degli operatori locali, la cui dotazione finanziaria dovrebbe essere gestita dal MIT; la previsione l'inserimento di criteri premiali negli acquisti di mezzi e flotte da parte degli enti locali o di società controllate (veicoli raccolta rifiuti, servizio giardini, etc.), finalizzati all'efficientamento energetico ed all'adozione di mezzi a combustibili alternativi.</p>	 <p><b>HIGH</b></p>


Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
	<p>☞ Al fine di ridurre i viaggi a vuoto, la congestione urbana e le correlate esternalità negative, si ritiene prioritario <b>la realizzazione di una piattaforma digitale pubblica a livello nazionale per il settore della logistica urbana</b>, finalizzato ad ottimizzare le spedizioni, i prelievi di merce, i load factor, e quindi ad incrementare la redditività per viaggio delle singole aziende (con un modulo in addendum rispetto alla proposta Flahsip 3 di FAST-CONFESAL).</p>	 <p><b>HIGH</b></p>
<p>Rapida implementazione e completamento delle iniziative avviate in materia di digitalizzazione</p>	<p>☞ Con l'obiettivo di sensibilizzare "monetariamente" la popolazione sugli impatti delle proprie scelte di consumo, FAST-CONFESAL <b>ritiene urgente definire un pricing nazionale delle consegne a domicilio e dei resi</b>, differenziando dal punto di vista tariffario con sia le diverse modalità di consegna (48 ore, 24 ore, in giornata, instant delivery) che le caratteristiche del trasporto utilizzato (mezzo a 0 emissioni, mezzo ibrido, mezzo ordinario, etc...). Le risorse così raccolte, oltre ad internalizzare i costi esterni della logistica urbana e quindi utile a far percepire al consumatore il "costo sociale del trasporto", garantirebbe al contempo un fondo da destinare agli incentivi per il rinnovo delle flotte ovvero alla realizzazione di infrastrutture per carburanti alternativi nei contesti locali.</p>	 <p><b>LOW</b></p>
	<p>Sebbene risultano inserite nel PNRR ed avviate in via preliminare numerose misure in materia di digitalizzazione, così come richiesto di FAST-CONFESAL negli anni scorsi, che dovrebbero offrire ampi benefici in termini di semplificazione e velocizzazione dei processi amministrativi e di controllo lungo la catena logistica, si richiede:</p>	
	<p>☞ <b>La rapida implementazione ed un attento monitoraggio delle iniziative avviate e previste nel PNRR in materia di digitalizzazione della catena logistica (PLN in ottica di sviluppo coerente con il Regolamento EU eFTI, e-CMR, PCS, SUDOCU)</b>, ritenute fondamentali per allineare gradualmente le tempistiche e gli oneri amministrativi e burocratici nazionali a quelli degli altri paesi europei.</p>	 <p><b>HIGH</b></p>



Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
	<p>☞ <b>Il completamento delle efficaci misure implementate dall’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli</b>, tra cui i corridoi doganali con sdoganamento “a destino” (Fast Corridor) anche nei contesti interessati da traffici con l’hinterland in cui non sono ancora operativi, accelerando le tempistiche di rilascio delle autorizzazioni. Parallelamente, il preclearing in ambito marittimo dovrebbe essere reso obbligatorio per tutte le compagnie di navigazione, dovrebbe essere rimosso il vincolo dell’ultimo porto di approdo nazionale e l’iniziativa andrebbe estesa agli altri segmenti merceologici marittimi.</p>	 <p><b>HIGH</b></p>
	<p>☞ L’avvio del progetto “Elodie” inerente il <b>programma di sviluppo dei sistemi informatici degli interporti nazionali, in modalità interoperabile con la costituenda Piattaforma Logistica nazionale digitale</b>, nel quadro della linea di finanziamento “Digitalizzazione della catena logistica” del PNRR.</p>	 <p><b>HIGH</b></p>
<p>Riforma dei processi di governance per i porti e gli interporti e coordinamento transnazionale per i valichi alpini</p>	<p>FAST-CONFSAL ritiene necessario, viste le proposte legislative in atto in materia portuale ed interportuale, innanzitutto ad una integrazione funzionale delle due modifiche legislative nonché al varo di una governance coordinata con i Paesi confinanti per la gestione coordinata dei valichi alpini da cui transita la maggior parte dell’import-export nazionale ed attualmente soggetti ad interventi di manutenzione.</p> <p>☞ Ferma restando la <b>necessità di coordinamento ed integrazione tra la proposta di modifica della governance portuale e la riforma della Legge quadro in materia di interporti</b>, sulla prima tematica appare fondamentale che, <b>pur garantendo autonomia funzionale alle singole AdSP al fine di rispettare la vocazione di ogni ente, la linea di indirizzo dovrebbe essere quella di rinforzare il coordinamento centrale con una governance centralizzata con competenza in materia di pianificazione, programmazione e vigilanza ad oggi rimessi alla Conferenza nazionale dei Presidenti delle AdSP ed alla Direzione generale Porti del MIT;</b></p>	 <p><b>HIGH</b></p>





Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
	<p>tale nuova governance dovrebbe avere ampie competenze anche in materia di pianificazione, coordinamento e programmazione infrastrutturale delle AdSP, che possano garantire allocazione ottimale delle risorse, valutazione efficace dei progetti ed eventuale riprogrammazione dei fondi nonché poteri di rivisitazione dei sistemi di rilascio delle concessioni demaniali portuali di importo rilevante. In ambito interportuale appare necessario <b>definire esattamente i nodi rientranti in tale tassonomia, garantendone la differenziazione rispetto a molte piattaforme logistiche intermodali private, che sostanzialmente è rinvenibile nell'apertura del nodo in maniera non discriminatoria a tutti gli operatori ed utilizzatori, applicando tariffe trasparenti e non discriminatorie.</b></p>	
	<p>☞ In considerazione della strategicità dei valichi alpini per il sistema economico e trasportistico nazionale e tenuto conto sia dei diversi approcci nelle politiche di decarbonizzazione tra i paesi transfrontalieri (es. Austria nei transiti al Brennero) che dell'impatto dei rilevanti interventi di manutenzione e di potenziamento su infrastrutture fragili (es. Monte Bianco, Frejus, San Gottardo) <b>appare fondamentale istituire una governance integrata anche con gli altri paesi confinanti in grado di stabilire prioritizzazione e tempistiche degli interventi programmati, tratte diversive nel caso di cantieri ed approcci comuni sui flussi e sul modal shift atteso.</b></p>	
<p>Omogeneizzare la codifica contrattuale e i livelli retributivi, di tutela, di formazione tra comparti del settore</p>	<p>In ambito contrattualistico FAST-CONFESAL propone dal 2020 un percorso per rendere più omogenea, efficace ed equa la contrattazione del comparto attraverso l'omogenizzazione per tutti i settori produttivi, merci e passeggeri, con un riferimento unico sull'organizzazione e sul costo del lavoro.</p> <p>☞ <b>La soluzione auspicata è un contratto di filiera</b>, che tenga conto dei fattori essenziali nel trasporto come sicurezza, innovazione e sostenibilità, e sia in grado di contrastare la concorrenza al ribasso tra imprese, attraverso l'introduzione del salario minimo. Per far convergere in un percorso valido per tutte le macroaree appartenenti al contratto di filiera, relativo al</p>	



Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
	<p>comparto dei trasporti, sarà anche necessario poter utilizzare strumenti come quelli che in termini giuridici-civiltistici vengono denominati rinvii o rimandi.</p> <p>☞ In materia di formazione, FAST-CONFSAL ritiene prioritario introdurre nella contrattazione collettiva <b>un elemento qualificante costituito da una indennità di professionalizzazione ad personam</b>, intesa come riconoscimento delle competenze professionali acquisite nella pratica e nei percorsi formativi, che risultino certificate da parte degli Enti Bilaterali e dei Centri di formazione accreditati. Sempre a livello contrattuale, si propone di introdurre <b>il contratto di agevolazione di accesso al lavoro</b>, quale regime di primo ingresso per i lavoratori assunti con contratto a tempo indeterminato che, al momento dell'assunzione, risultano privi di esperienza professionale o di conoscenze e competenze specifiche relative alle mansioni da svolgere. A tal fine, le aziende si devono impegnare a fornire una specifica formazione, eventualmente finanziata con l'intervento dei fondi interprofessionali, durante l'orario di lavoro e secondo un piano formativo individuale che assicuri al dipendente l'acquisizione di competenze tecniche di base, nonché competenze trasversali e digitali. A fronte di tale formazione, al datore di lavoro è riconosciuta la facoltà di corrispondere al lavoratore un regime retributivo ridotto, per un periodo non superiore a 18 mesi dalla data di assunzione</p>	
<p>Riduzione delle morti e degli infortuni sul lavoro, anche con programmi di prevenzione, in particolare nei settori dei trasporti e delle costruzioni</p>	<p>Nonostante il DL 146/2021 e il recente DL 48/2023, è urgente l'emanazione di provvedimenti che affrontino i seguenti aspetti al fine di potenziare i controlli per la sicurezza sul lavoro e nei cantieri, come già sollecitato da FAST-CONFSAL:</p> <p>☞ Oltre al potenziamento dell'organico dell'Ispettorato Nazionale del lavoro previsto al DL 146/2021, occorre definire con precisione la delimitazione di competenza con i dipartimenti di prevenzione delle ASL, ed il rafforzamento quantitativo del personale di questi enti che da anni lamentano carenze importanti di personale. <b>In tal senso, appare urgente rafforzare gli organici dei Servizi di Prevenzione Collettiva delle ASL, assicurando al personale attualmente impiegato ampi spazi per la formazione alla luce delle modifiche del comparto produttivo nazionale.</b></p>	



Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
	<ul style="list-style-type: none"> <li>☞ Resta ancora inattuato il D.Lgs. n. 81/2008, con circa 20 provvedimenti secondari ancora da emanare. <b>Tra i punti più importanti appare fondamentale rivedere il sistema di qualificazione delle imprese</b> (soppassando il modello della patente a punti, non applicabile a tutti i settori come ad esempio per l'edilizia, e che interviene a posteriori dopo infortunio e/o sanzione), tenuto conto di modifiche sostanziali nell'organizzazione del lavoro, come ad esempio l'ampio ricorso del lavoro in appalto ed in sub-appalto che rende inefficace il modello sino ad oggi adottato.</li> <li>☞ Appare fondamentale investire risorse nazionali per l'elaborazione di un <b>piano di prevenzione degli infortuni fisici nelle professioni dei trasporti e della logistica, che per loro natura prevedono staticità e movimenti e sforzi ripetuti a potenziale alto rischio infortuni</b>, in collaborazione tra imprese e sigle sindacali. FAST-CONFESAL mette a disposizione dell'ente preposto la propria esperienza maturata nell'ambito del progetto TRAINS-Trasportiamo in sicurezza.</li> </ul>	
<p>Coordinamento delle scelte urbanistiche locali riguardanti le aree destinate allo stabilimento di attività produttive ed industriali</p>	<p>Esattamente come lo sprawl urbano rende più difficoltosa la copertura dei servizi di TPL nelle città italiane, lo sprawl degli insediamenti produttivi, particolarmente evidente nel contesto industriale nazionale frammentato geograficamente e dimensionalmente, non può favorire l'aggregazione e la concentrazione dei carichi sui territori e lo sviluppo di hub trasportistici a servizio degli stessi, perpetrando il modello del trasporto su gomma quale modalità preferibile di trasporto delle merci.</p> <p>La programmazione urbanistica locale delle attività produttive, industriali e logistiche deve essere coordinata con le macro-strategie di pianificazione della politica dei trasporti e della logistica nazionale, con obiettivi di promozione della sostenibilità ambientale, dello shift modale, di razionalizzazione del consumo del suolo e di ottimizzazione ed efficientamento delle catene logistiche. In coerenza a quanto già richiesto, appare pertanto necessario:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☞ <b>Istituire una cabina di regia presso il MIT in grado di valutare, in tempi celeri, la coerenza dei singoli progetti locali con la pianificazione trasportistica nazionale</b>, al fine di coordinare</li> </ul>	 <p><b>MEDIUM</b></p>

Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
	<p>le scelte di investimento delle aziende ed indirizzarle allo stabilimento in aree ad alta densità industriale e logistica, in cui effettivamente operare e concentrare i flussi di traffico, giustificando grandi investimenti di infrastrutturazione, in particolare di tipo ferroviario.</p>	
<p>Regolamentazione dei mercati del trasporto e della logistica a più alta concentrazione, al fine di garantire concorrenzialità positiva ed evitare pratiche distorsive con danni su tutto il sistema economico</p>	<p>Esattamente come richiesto a partire da Italia Velocemente Connessa del 2021 e come illustrato in MOVEO, i processi di concentrazione orizzontali e verticali registrate in alcuni mercati specifici del trasporto e della logistica, con la contestuale creazione di situazioni in cui pochi grandi gruppi dominano il mercato e quindi le politiche dei prezzi, devono essere adeguatamente regolamentate, preferibilmente in sede europea.</p> <p>☞ FAST-CONFSAL si rende disponibile a sostenere a livello europeo una <b>regolamentazione specifica</b> che, senza evitare la formazione di gruppi che dimensionalmente possano essere competitivi nel mercato globale, possa comunque garantire una sana concorrenzialità tra gli operatori, prezzi flessibili per i clienti ed evitare situazioni di monopolio gestionale di infrastrutture ed assets strategici nazionali.</p>	
<p>Aumento della capacità amministrativa della PA, semplificazioni legislative negli iter di autorizzazione e approvazione progettuale, maggiore trasparenza negli stati di</p>	<p>Gli investimenti PNRR e PC in questi primi anni di implementazione risultano in ritardo rispetto a quanto preventivato, come certificato in sede di NADEF e da parte della Corte di Conti a fine 2023. Tra i motivi principali, oltre ai fattori congiunturali di scarsità delle materie prime e vertiginosi aumenti dei costi dei materiali, emergono problemi strutturali che FAST-CONFSAL rileva dal 2020. In particolare, si ritiene urgente:</p> <p>☞ <b>Potenziare dal punto di vista quantitativo e qualitativo gli organici delle pubbliche amministrazioni</b>, in particolare delle Amministrazioni locali, in cui nonostante lo sforzo riconosciuto negli ultimi interventi legislativi in merito al potenziamento del personale, alla velocizzazione delle procedure di selezione, al reclutamento di competenze specialistiche, sconta un deficit di attrattività nel recruiting di figure professionali qualificate. L'allineamento delle</p>	

Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
avanzamento finanziari degli investimenti PNRR	<p>condizioni salariali al settore privato, la formalizzazione di obiettivi percorsi di crescita professionale con regole certe per le progressioni economiche e di carriera, la previsione di possibilità di aggiornamento, riqualificazione e formazione continua del personale di ruolo, dovrebbero essere punti qualificanti delle prossime riforme dell'impiego nella Pubblica amministrazione nazionale al fine di incrementarne il potere attrattivo verso i giovani e verso le figure più qualificate identificate, da ultimo nella relazione della Corte dei Conti sul PNRR di novembre 2023 quale grave ritardo della PA italiana rispetto agli altri Paesi europei.</p>	
	<p>☞ Se il nuovo codice dei contratti pubblici risponde a molte delle richieste di FAST-CONFESAL in materia di semplificazione dei livelli di progettazione, di perimetrazione degli illeciti professionali commessi dalle imprese e dalle stazioni appaltanti, di velocizzazione delle procedure di affidamento, permangono urgenti questioni legate <b>alla semplificazione della fase a "monte" dei lavori pubblici</b>, in particolare per quel che concerne le misure di approvazione progettuale, istituzionalizzando l'obbligo di conferenza di servizi in modalità semplificata e asincrona, definire la chiusura certa ed automatica dei termini della conferenza da parte dell'amministrazione procedente (sulla base della maggioranza dei pareri pervenuti o acquisiti tramite silenzio assenso) e la riduzione dei termini dei pareri a disposizione delle amministrazioni preposte alla tutela ambientale e paesaggistica. A latere di ciò, <b>molti operatori richiedono procedure più celeri, anche per opere non PNRR, in termini di rispetto della normativa ambientale (es. procedure di VIA).</b></p>	
	<p>☞ Come costantemente sottolineato da parte di FAST-CONFESAL nei propri report PNRR, appare urgente <b>fornire in open source i dati sullo stato di avanzamento finanziario delle opere PNRR</b>, in primis per i grandi soggetti attuatori del Piano (es. RFI). Ad oggi tali dati non sono rinvenibili da nessuna fonte pubblica mentre tale monitoraggio risulta indispensabile per garantire trasparenza sullo stato dell'arte degli investimenti nazionali, per adottare eventuali azioni di mitigazione e, eventualmente, per riprogrammare con Bruxelles alcuni investimenti in caso di persistenti criticità</p>	

### 4.3 Finanziamenti ed incentivi

Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
<p>Maggiori stanziamenti per gli operatori del trasporto per la transizione digitale, anche con importanti compartecipazioni alla spesa per la formazione dei dipendenti</p>	<p>Come richiesto sin dal 2020 e stralciata dal nuovo codice degli appalti, al fine di delineare su un orizzonte pluriennale che superi il 2026 la politica infrastrutturale, dei servizi di trasporto e della logistica, FAST-CONFSAL ritiene inderogabile:</p>	<p>Low Medium High Max</p>
	<p>☞ Nonostante la previsione della linea di finanziamento Log-In Business nel PNRR, così come sostenuta anche da FAST-CONFSAL, l'importo stanziato non appare sufficiente a soddisfare la domanda di equipment per l'adattamento alle nuove tecnologie delle aziende di trasporto. <b>Si richiede pertanto il forte aumento della dotazione finanziaria per tali investimenti, includendovi anche il settore ferroviario (ad esempio con incentivi per l'equipaggiamento dell'ERTMS on board) e per il settore navale (ad esempio con l'adozione di sistemi ottimizzazione degli arrivi delle navi - sistemi JIT).</b></p>	 <p><b>HIGH</b></p>
	<p>☞ Varo di un <b>piano per la formazione continua aziendale e l'aggiornamento delle competenze del personale nel settore dei trasporti per l'utilizzo delle nuove tecnologie digitali.</b> In parallelo, occorre che gli istituti tecnici con indirizzo logistico presentino corsi e programmi adeguati rispetto all'innovazione tecnologica e che le recenti Fondazioni ITS, che come ricordato nel documento MOVEO rappresentano il segmento di formazione terziaria professionalizzante non universitaria, si focalizzino sulle competenze tecniche e tecnologiche necessarie all'innovazione digitale del settore dei trasporti e della logistica.</p>	 <p><b>HIGH</b></p>

Fabbisogno	Proposta	Urgenza di intervento
<p>Rinnovo degli strumenti di compensazione per il caro carburante</p>	<p>Se lato aziende di costruzione gli importi ed i meccanismi di compensazione del caro materiali e materie prime per il 2023 appare essere più efficiente rispetto a quello degli anni precedenti, il fabbisogno presente è maggiormente legato al perdurante caro carburante che secondo stime dovrebbe continuare per il 2024, ponendo seri ostacoli alla stabilità finanziaria di molti operatori del trasporto, in primis autotrasportatori ed operatori del TPL. In tal senso, si richiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☛ <b>Il rinnovo delle misure di sostegno contro il caro carburanti per tutto il 2023</b>, e sino a quando permangono tensioni sul mercato, per i mezzi di trasporto pubblico locale e regionale su strada, lacuale, marittimo e ferroviario; il rinnovo per tutto il 2023, e sino a quando permangono tensioni sul mercato, dei crediti di imposta per il caro gasolio impiegato in veicoli di categoria euro 5 o superiore da parte delle imprese autotrasportatrici; il potenziamento della dotazione finanziaria riservata alla misura di cui all'art. 9 comma 6 del DL n. 115/2022 (Aiuti bis) per le imprese ferroviarie al fine di garantire l'effettiva riduzione al 50% della componente B del pedaggio fino a dicembre 2023 e sino a quando permangono tensioni sul mercato.</li> </ul>	
<p>Monitoraggio costante e velocizzazione dei finanziamenti della politica di coesione EU 2021-2027 e fondi FSC</p>	<p>Essendo già al termine del secondo anno di attuazione dei fondi per la programmazione 2021-2027, e tenendo ben presente delle risorse perse negli ultimi periodi di programmazione, si richiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☛ <b>Un ampio sforzo di monitoraggio degli impegni e della spesa dei SIE (PON e POR) e dei fondi FSC rivolti alle infrastrutture di trasporto, con immediata attivazione di misure di mitigazione in caso di avanzamenti finanziari non soddisfacenti.</b></li> </ul>	

### Fabbisogno

Monitoraggio operativo della ZES unica

### Proposta

Plaudendo all'iniziativa della ZES unica, anche in termini di massimali delle agevolazioni attivate, FAST-CONFSAL ritiene necessario:

☛ **Attivare un importante piano promozionale e di disseminazione della ZES unica nei mercati a più alto tasso di industrializzazione**, al fine di intercettare i potenziali flussi di near-shoring e reshoring, rispettivamente targetizzato alle aziende estere e a quelle nazionali.

### Urgenza di intervento



**MEDIUM**



## 5. Conclusioni

Dal 2020 FAST-CONFSAL ha intrapreso un percorso continuativo che viene sintetizzato con cadenza annuale nel documento **“Italia Velocemente Connessa”**. Ultimo e costante obiettivo dell’esercizio è **“garantire lavoro di qualità, connettività e condizioni eguali di accessibilità, sia infrastrutturale che nei servizi di trasporto, agli operatori economici ed ai cittadini, sia nella dimensione domestica che in quella internazionale, al fine di recuperare il notevole gap esistente nell’andamento dei saldi complessivi dei servizi di trasporto, con trend crescente da oltre un ventennio come ben rappresentato da Bankitalia<sup>47</sup> e che ha raggiunto nel 2022 un saldo negativo di circa 18 miliardi di euro, nel rispetto dei driver della sostenibilità ambientale, sociale ed economica<sup>48</sup>”**.

Nella sua qualità sostanziale di documento programmatico e propositivo incentrato sul **settore che più di ogni altro ha ripercussioni ed implicazioni lungo tutta la filiera economica nazionale**, le infrastrutture, i trasporti e la logistica per l’appunto, con orgoglio e responsabilità ripartiamo per il 2024 con 27 delle nostre proposte accettate ed accolte che hanno trovato luce. Più in particolare, nel corso dell’ultimo anno delle importanti istanze sono state recepite, in primis la riattivazione del progetto dell’attraversamento stabile dello Stretto di Messina, passando per la rivisitazione dei meccanismi di incentivazione per il trasporto intermodale per finire con l’assetto potenziato della/e ZES e con l’auspicato assorbimento di Ita Airways in un grande gruppo industriale di caratura internazionale, Commissione Europea permettendo.

Nel corso di quest’anno, abbiamo anche innovato il novero delle nostre proposte con delle misure cosiddette “flagship”, overosia due pacchetti integrati di misure su tematiche che riteniamo di rilevante interesse, il trasporto aereo (nella sua componente di nodi infrastrutturali e di vettori) e l’insieme delle misure per lo sviluppo dell’area geografica Sicilia-Calabria nello scenario “oltre progetto dello Stretto”. In aggiunta, abbiamo proposto un progetto che darebbe immediati risultati in termini di riduzione dell’impronta carbonica del trasporto merci, concentrandoci sul trasporto stradale.

In conclusione, rinnovando la disponibilità e l’impegno al Governo, agli altri enti istituzionali e ai nostri iscritti nel fornire **la mappatura dell’attuale sistema delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica nazionale, di rilevarne le criticità e le principali esigenze e di proporre soluzioni, misure ed azioni concrete in grado di risolvere tali criticità sia in ambito infrastrutturale e dei servizi di trasporto, sia nella dimensione normativa, che nella dimensione dei finanziamenti e degli incentivi al settore**, si riportano, in estrema sintesi, le nostre priorità:

- garantire un lavoro migliore, in termini contrattuali, di sicurezza, di aggiornamento professionale, a coloro che già sono professionisti del settore;
- incrementare l’occupazione, l’occupabilità e l’attrattività del settore per coloro che vorranno entrarci e rispondere in maniera efficace alla domanda di lavoro in settori specifici (es. macchinisti e autotrasportatori)
- azzerare definitivamente i divari di accessibilità e di connettività, **per passeggeri e merci**, ancora esistenti tra le diverse aree del Paese;
- completare i corridoi ed i nodi trasportistici con le opere mancanti o bloccate;

<sup>47</sup> [https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali/2023-indagine-trasporti-internazionali/Statistiche\\_ITM\\_08062023.pdf](https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali/2023-indagine-trasporti-internazionali/Statistiche_ITM_08062023.pdf)

<sup>48</sup> FAST-CONFSAL, “Italia velocemente connessa”, ottobre 2020.

- incrementare la capacità di coordinamento in materia di governance delle infrastrutture strategiche nazionali (es. porti, interporti, valichi alpini) e sugli aspetti operativi legati alla congestione delle reti infrastrutturali (es. gestione delle cantierizzazioni sulle reti e loro impatti sul traffico);
- risolvere i problemi della mobilità urbana sia lato passeggeri che merci;
- affrontare gli aumenti dei prezzi dei carburanti per non compromettere la stabilità economica-finanziaria delle imprese di trasporto;
- creare un ecosistema di imprese di trasporto solide dimensionalmente e finanziariamente, a servizio della seconda manifattura d'Europa, e di imprese di costruzioni nazionali in grado di essere competitivo in primis sul mercato nazionale e successivamente anche sul mercato internazionale;
- concentrare i nuovi incentivi e sussidi pubblici verso quelle imprese che puntano su innovazione e digitalizzazione;
- supportare la transizione energetica ed il greening del trasporto in maniera intelligente e non dogmatica, anche con soluzioni digitali innovative
- adottare un quadro univoco e a lungo termine per la pianificazione trasportistica nazionale
- favorire il rapido assorbimento degli investimenti in corso e programmati agendo su semplificazioni normative in materia di progettazione ed esecuzione dei lavori e potenziando la capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni

**A partire da queste basi intendiamo costruire, come tradizionalmente abbiamo concluso, “una crescita economica più robusta, sostenibile e inclusiva per rilanciare l'intero Paese e fornire una preziosa eredità alle generazioni future”.**

## Elenco delle figure

Figura 1 - Aliquote % crediti di imposta riconosciuti per tipologia di impresa su base regionale ZES SUD.....	21
Figura 2 - Andamento variabili macroeconomiche Italia 2009-2023 (valori indicizzati anno 2009=100) .....	22
Figura 3 - Andamento trasporto merci in Italia 2009-2023 (valori indicizzati anno 2009=100) .....	23
Figura 4 - Andamento trasporto passeggeri in Italia 2009-2023 (valori indicizzati anno 2009=100).....	25
Figura 5 - Rappresentazione temporale delle attività svolte nell'alveo di Italia Velocemente connessa anno 2023.....	29
Figura 6 - Articolazione delle proposte FAST-CONFESAL 2020-2021, 2021-2022 e 2022-2023.....	30
Figura 7 - Andamento variabili macroeconomiche IT, Calabria, Sicilia – 2009-2022 (valori indicizzati 2009=100) .....	56
Figura 8 - Mappa dei principali interventi per infrastrutture di trasporto in corso e programmati in Calabria.....	60
Figura 9 - Mappa dei principali interventi per infrastrutture di trasporto in corso e programmati in Sicilia .....	61
Figura 10 - I principali fattori abilitanti a medio-lungo termine per l'area considerata.....	63
Figura 11 - Deployment Plan RFI al 2030 sagoma (sinistra) e modulo (destra) Mezzogiorno.....	64
Figura 12 - Previsioni di numero di voli (in Mln e % rispetto al 2019) in diversi scenari 2022-2028 in Europa.....	69
Figura 13 - Andamenti generali di traffico aereo in Italia 2019-2022 .....	70
Figura 14 - Articolazione % traffico aeroportuale nazionale passeggeri 2022.....	70
Figura 15 - Articolazione % traffico aeroportuale nazionale merci 2022.....	72
Figura 16 – % Modalità di trasporto di arrivo dei viaggiatori internazionali in Italia (2021 vs. 2019).....	73
Figura 17 - Tempo medio di viaggio con mezzo pubblico per raggiungere l'aeroporto più prossimo .....	74
Figura 18 - Analisi di accessibilità verso il sistema aeroportuale cargo del territorio nazionale .....	76
Figura 19 - Esempio della piattaforma digitale Flock Freight.....	83

## Elenco delle tabelle

Tabella 1 - Elenco delle proposte di modifica significativa degli investimenti PNRR di competenza del MIT di luglio 2023.....	17
Tabella 2 – Quadro macroeconomico tendenziale al 2026 (variazioni percentuali y/y o valori).....	22
Tabella 3 -Andamento del saldo della bilancia dei trasporti mercantili in Italia 2013-2022.....	24
Tabella 4 - Prime 5 Regioni e primi 5 paesi esteri di provenienza di turisti in Calabria e Sicilia (anno 2022).....	58
Tabella 5 - Ammontare dell'importo degli interventi infrastrutturali in corso ed in programmazione in Calabria e Sicilia per modalità di trasporto .....	60
Tabella 6 – Primi 10 vettori per trasporto aereo passeggeri in Italia 2022.....	71
Tabella 7 – Primi 10 vettori per trasporto aereo cargo in Italia 2022.....	72
Tabella 8 - Strategie ICT per aumentare i coefficienti di carico.....	81

## Annex

### Elenco programmi di competenza MIT del PNC con target 2023 con rilevanti criticità di avanzamento

Programma intervento MIT	Scadenze 2023	Esito
C.2.1 - Rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito (C.2.1.1 - Upgrading nuove navi e C.2.1.2 - Retrofit Navi)	II T 2023 - Sottoscrizione dei contratti	Non conseguito. Sono stati individuati 85 progetti, per un importo totale di 161,2 milioni di euro (su 500 Mln), di cui 59 progetti hanno contratti stipulati per un valore di 78,86 mln di euro; 1 progetto, per circa 0,11 mln di euro, è in corso di verifica. I rimanenti 25 progetti non hanno contratti stipulati, e l'Amministrazione ha riferito che i beneficiari hanno comunicato la rinuncia al contributo.
C.2.2 - Rinnovo della flotta navale e nello Stretto di Messina per ridurre le emissioni (C.2.2.1 - Acquisto navi)	II T 2023 - Consegna progettazione per le 3 nuove unità navali veloci III T 2023 - Avvio lavori realizzazione prima Unità Navale Veloce	Non conseguito. La gara è andata deserta per cui non è ancora individuato il contraente.
C.2.3 - Aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi in Italia: microliquefattori e navi bunkerine	I T 2023 - Avvio dei lavori	Non conseguito. Nel sistema di monitoraggio sono presenti 9 progetti identificati da CUP, per un importo di finanziamento complessivo di 113,847 milioni sui 220 disponibili.
C.3 - Rafforzamento delle linee ferroviarie regionali	II T 2023 - Stipula contratti per il 100% dei lavori. Avvio del 100% dei lavori.	Parzialmente conseguito. Per 25 interventi su 28 identificati da CUP sussiste un'obbligazione giuridicamente vincolante. Sulla base delle informazioni acquisite dal MIT la percentuale di interventi avviati è circa il 43%.
C.4 - Rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci	Locomotori e carri - IV T 2023 - Consegna 50% carri dal costruttore al beneficiario Raccordi ferroviari - III T 2023- Conclusione primo step lavori elettrificazione raccordi alla rete RFI	Non conseguiti. Per entrambe le linee, gli obiettivi del 2023 risultano non conseguiti, tenuto conto della risposta della CE alla notifica intervenuta a maggio 2023.

Programma intervento MIT	Scadenze 2023	Esito
C.5.1 – Messa in sicurezza e implementazione sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti e viadotti (A 24- A 25)	II T 2023 - 60 ponti e viadotti monitorati. IV T 2023 - Avvio della procedura di affidamento (interventi strutturali)	Non conseguito. Per l'investimento relativo al monitoraggio dinamico – oggetto dell'obiettivo al 30 giugno –, è stato creato 1 solo CUP (J39J20001310001, in condivisione con intervento 5.2 Smart road). In base all'ultima estrazione dati in BDAP non risultano più presenti 2 CIG rilevati in precedenza (CIG 90196545F1 per 230 milioni e 9712686A09 per 12 milioni).
C.5.3 - Traforo del Gran Sasso	II T 2023 - Avvio dei lavori	Non conseguito. Il programma consta di 1 CUP. Non risultano pubblicati bandi di gara per cui l'obiettivo non risulta conseguito.
C.6 - Strade sicure – Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale	II T 2023 - Avvio dei lavori IV T 2023 – Installazione dei sistemi di monitoraggio tecnologico e pianificazione delle priorità	Non conseguito. Su 60 interventi individuati da CUP, in merito allo stato di avanzamento effettivo rilevato in BDAP, 6 interventi risultano in fase di esecuzione fornitura. Per gli altri, le informazioni sono assenti oppure non consentono di ritenere raggiunto l'obiettivo in quanto riportano una fase precedente all'avvio (es. progettazione o aggiudicazione).
C.8 - Aumento selettivo della capacità portuale	II T 2023 - Pubblicazione da parte delle ADSP dei bandi di gara per la realizzazione del 100% delle opere/esecuzione dei lavori IV T 2023 - Aggiudicazione del contratto per la realizzazione del 100% delle opere / esecuzione dei lavori da parte di tutte le ADSP	Parzialmente conseguito Il programma è composto da 7 progetti, per 6 dei quali è stato pubblicato almeno un bando di gara.
C.9 - Ultimo/Penultimo Miglio Ferroviario/Stradale	II T 2023 - Pubblicazione da parte delle ADSP dei bandi di	Parzialmente conseguito

Programma intervento MIT	Scadenze 2023	Esito
	gara per la realizzazione del 100% delle opere/esecuzione dei lavori IV T 2023 - Aggiudicazione del contratto per la realizzazione del 100% delle opere / esecuzione dei lavori da parte di tutte le ADSP	Il programma è composto da 7 progetti, per 5 dei quali è stato pubblicato almeno un bando di gara
C.10 - Efficientamento energetico	II T 2023 - Avvio lavori	Parzialmente conseguito. Sulla base delle informazioni disponibili, per uno dei due progetti sono stati avviati i lavori, mentre per l'altro non risulta pubblicato il bando di gara
C.11 - Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)	III T 2023 - Pubblicazione da parte delle ADSP dei bandi di gara per la realizzazione del 100% delle opere/esecuzione dei lavori	Non conseguito Risultano affidati o aggiudicati bandi di gara per lavori per 8 progetti su 46.
C.12 - Strategia Nazionale Aree Interne	II T 2023 – Avvio dei lavori su 2.000 km di strade	Non conseguito Su 747 CUP solo il 12% risulta aver raggiunto la fase di avvio lavori o esecuzione fornitura. Per gli altri, le informazioni sono assenti oppure non consentono di ritenere raggiunto l'obiettivo in quanto riportano una fase precedente all'avvio.

Fonte: RGS, PNC Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR - Report n. 8: adempimenti e attività al 30 giugno 2023, settembre 2023

## Elenco interventi infrastrutture di trasporto in corso e programmate Calabria e Sicilia per modalità di trasporto al 30.09.2023

### CALABRIA

#### Ferro

ID	Descrizione	Costo (Mln €)	Disponibilità (Mln €)	Stato***
F1	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea storica SA-RC (RFI)	410	410	In corso
F2	AV SA-RC (1° e 2° fase) (RFI)	24.100,0	11.352,0	Aggiudicato lotto 1a/PFTE
F3	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido (RFI)	1.154,69	934,69	PP e PD
F4	Upgrade infrastrutturale e tecnologico nodo ferroviario RC (RFI)	68,0	16,0	PP
F5	Piano Stazioni al Sud (RFI)**			PP
F6	Completamento Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio Sant'Antonello (RFI)	260,2	260,2	PP
F7	PRG di Rosarno e San Ferdinando (RFI)	60,0	60,0	PP
F8	Sistema Ferroviario Metropolitano - tratta Reggio Calabria Centrale - Melito P.S.(realizzazione di 3 fermate e upgrade tecnologico) (RFI)	23,0	23,0	PD
F9	ZES Calabria - Accessibilità al Porto di Gioia Tauro - Adeguamento a modulo 750 m negli impianti ferroviari di Sibari, S. Pietro a Maida e Nocera Terinese e Rosarno (RFI)	57,7	57,7	PP
F10	Linea regionale Cosenza-Catanzaro: potenziamento ed ammodernamento; sperimentazione trazione a idrogeno (FdC)	280,0	280,0	PP
F11	Tratta regionale Soveria M.-Catanzaro-Catanzaro Lido-Germaneto: potenziamento e ammodernamento (FdC)	12,8	12,8	PP
F12	Attraversamento stabile dello Stretto di Messina			PD in revisione, costo stimato 11,6 Mld euro
<b>TOTALE</b>		<b>26.426,4</b>	<b>13.406,4</b>	

#### Strada

ID	Descrizione	Costo (Mln €)	Disponibilità (Mln €)	Stato**
S1	Smart Road A2 (ANAS)	198,0	198,0	In corso
S2	Miglioramento viabilità di adduzione (A2 Salerno-Reggio Calabria) - svincoli di Cosenza Nord (località Settimo di Rende) e Cosenza Sud e altri interventi (ANAS)	1.719,9	878,3	PP, PD e in corso
S3	Completamento 3° megalotto della S.S. 106 Jonica, dall'innesco con la S.S. 534a Roseto Capo Spulico (ANAS)	1.335,1	1.335,1	In corso

ID	Descrizione	Costo (Mln €)	Disponibilità (Mln €)	Stato**
S4	SS106 Catanzaro Crotona (ANAS)	1.500,0	220,0	PP
S5	SS106 Tratta Crotona-Sibari e completamento itinerario sino a RC (ANAS)			PFTE
S6	ZES Calabria - Accessibilità al Porto di Gioia Tauro - Potenziamento funzionale raccordo stradale sud alla rete TEN-T. costruzione I lotto dell'infrastruttura gate porto GT lato sud - SS 18 (ANAS)	11,0	11,0	PP
S7	ZES Calabria - Accessibilità al Porto di Gioia Tauro - Svincolo autostrada Porto di Gioia Tauro - A2 - ammodernamento ed adeguamento al tipo I/A norme CNR/80 Tronco 3° tratto 2° lotto 3° stralcio C - dal km 382+475 al km 383+000 - svincolo Rosarno (ANAS)	6,0	6,0	PP
S8	SS 182 - Trasversale delle Serre completamento (ANAS)	512,5	387,2	PP, PD e in corso
S9	Strada di collegamento S. Luca (Reg. Calabria)	65,0	65,0	PFTE
<b>TOTALE</b>		<b>5.347,5</b>	<b>3.100,6</b>	

### Porti

ID	Descrizione	Costo (Mln €)	Disponibilità (Mln €)	Stato**
M1	AdSP DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO - Gioia Sicura: Infrastrutture e servizi infotelematici per la Sicurezza integrata delle aree logistiche	18,2	18,2	PP
M2	GIOIA TAURO - Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord	16,5	16,5	In corso
M3	GIOIA TAURO - Resezione delle banchine di ponente tratti G-H-I	70,0	20,0	PP
M4	GIOIA TAURO - Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C	50,0	50,0	PP
M5	GIOIA TAURO - Cold Ironing	2,0	2,0	PP
M6	GIOIA TAURO - Completamento lavori di urbanizzazione (reti, materiali e viabilità); Riqualificazione ed ammodernamento del retroporto; Sviluppo del banchinamento del cerchio di evoluzione sud per il potenziale insediamento di altre attività multipurpose; Bacino di carenaggio - impianto industriale			PFTE, PP
M7	ADSP DELLO STRETTO - Messina, Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni - Progetto STRETTO GREEN - Deposito costiero di LNG e cold ironing	110,0	110,0	PP



ID	Descrizione	Costo (Mln €)	Disponibilità (Mln €)	Stato**
M8	VILLA SAN GIOVANNI – risanamento strutturale banchina scivolo 0, realizzazione nuova banchina mezzi veloci e terminal passeggeri	4,0	4,0	PP
M9	REGGIO CALABRIA - Lavori di adeguamento e risanamento banchina Margottini	6,5	6,5	PP
M10	PORTO DI SALINE IONICHE - dragaggi			PFTE
M11	Interventi di sostenibilità per l'attraversamento dinamico dello Stretto di Messina (navi green e stazioni di ricarica)	37,0	37,0	In corso
M12	CROTONE - Centro polifunzionale per stazione marittima, adeguamento banchina e molo foraneo per crocieristica	1,0	1,0	PFTE
M13	CORIGLIANO - ammodernamento viabilità di accesso			PFTE
M14	VIBO VALENTIA - adeguamento banchine			PFTE
<b>TOTALE</b>		<b>315,2</b>	<b>265,2</b>	

### Aeroporti

ID	Descrizione	Costo (Mln €)	Disponibilità (Mln €)	Stato**
A1	Collegamenti Lamezia Terme tramite rete RFI (RFI)			PFTE
A2	Lamezia Terme - Realizzazione di un nuovo terminal	50,0	0	PFTE
A3	Reggio Calabria interventi per riqualificare le strutture di volo, il terminal e la gestione dei bagagli			PFTE
A4	Crotone - ampliamento dell'aerostazione e costruzione di nuovi hangar			PFTE
<b>TOTALE</b>		<b>50,0</b>		

## SICILIA

### Ferro

ID	Descrizione	Costo (Mln €)	Disponibilità (Mln €)	Stato***
F1	Nuovo collegamento PA-CT	6.017,0	5.609,0	In corso
F2	Raddoppio PA-ME	938,8	938,8	In corso, PFTE
F3	Raddoppio e velocizzazione ME-CT-SR	2.564,0	2.515	In corso
F4	SFM e TRM Messina (RFI)	181,70	50,52	PP
F5	Upgrade infrastrutturale e tecnologico nodo ferroviario PA (RFI)	1.519,1	1.306,0	In corso
F6	Upgrade infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania (RFI)	138,0	2,3	PP
F7	Piano Stazioni al Sud (RFI)			PP
F8	Completamento Circumetnea - Prolungamento della rete FCE nella tratta metropolitana di Catania e adeguamenti di sicurezza (Ferr. Circumetnea)	1.516,9	1.516,9	Aggiudicata e PP
F9	Collegamento porto e bypass di Augusta (RFI e AdSP)	135,0	135,0	PFTE
F10	PA-Agrigento-Porto Empedocle	100,0	100,0	PFTE
F11	Ripristino Linea Palermo-Trapani via Milo (RFI)	255,0	255,0	Aggiudicata
F12	Ripristino e ammodernamento Caltagirone - Gela (RFI)	265,0	265,0	PP
F13	Attraversamento stabile dello Stretto di Messina			PD in revisione, costo stimato 14,6 Mld euro
<b>TOTALE</b>		<b>13.630,5</b>	<b>12.693,5</b>	

### Strada

ID	Descrizione	Costo (Mln €)	Disponibilità (Mln €)	Stato***
S1	Tangenziale di Catania: realizzazione della terza corsia e adeguamento delle barriere di sicurezza (ANAS)	361,4	4,0	PP
S2	Riqualificazione e manutenzione A19 PA-CT (ANAS)	792,1	792,1	In corso
S3	Potenziamento collegamento SS640 Agrigento-Caltanissetta (ANAS)	1.570,0	1.570,0	In corso
S4	Itinerario RG-CT (ANAS)	1.237,6	1.237,6	In corso
S5	Itinerario SR-Gela lotto 6, 7, 8, 9, 10 e 11 (CAS)	722,3	722,3	In corso, PE

ID	Descrizione	Costo (Mln €)	Disponibilità (Mln €)	Stato***
S6	Itinerario nord-sud adeguamento tracciato S. Stefano di Camastra - Gela (ANAS)	318,0	318,0	In corso
S7	Adeguamento ed ammodernamento Itinerario Palermo-Agrigento (SS 121-SS 189) (ANAS)	1.280,9	487,9	PP
S8	SS 284 Occidentale Etna - Ammodernamento (ANAS)	344,7	184,9	PD
S9	Completamento della Tangenziale di Gela (ANAS)	249,5	249,5	Aggiudicata
S10	A20 Manutenzione straordinaria Tangenziale di Messina e messa in sicurezza tratte; A18 riqualificazione (CAS)	93,8	93,8	PE
S11	Strada di collegamento Alcara li Fusi - SS 113 (Comune)	32,5	32,5	PD
S12	Ripristino e messa in sicurezza strada Castel di Lucio (ME) Gangi (PA) tra SP 176 e SP 60 (Regione)	7,7	7,7	Aggiudicata
<b>TOTALE</b>		<b>7.010,4</b>	<b>5.700,2</b>	

## Porti

ID	Descrizione	Costo (Mln €)	Disponibilità (Mln €)	Stato***
M1	PALERMO - interventi di manutenzione e riqualificazione Molo trapezoidale, consolidamento banchine, molo foraneo, escavi, riqualificazione dell'interfaccia del porto di Palermo con la città	200,7	196,7	In corso, PP, PE
M2	CATANIA - consolidamento e adeguamento delle banchine e delle infrastrutture del porto nuovo e diga	88	70	PD
M3	ZES - TRAPANI - Connessione tra il porto e l'area industriale - potenziamento	17,8	17,8	PP
M4	MESSINA - Realizzazione strada di collegamento tra il Viale Gazi e l'Approdo delle Ferrovie per Via Don Blasco, interventi di manutenzione e piattaforma logistica Tremestieri	115,67	115,67	In corso
M5	ZES - AUGUSTA - messa in sicurezza delle opere d'arte al servizio dell'accesso al porto dell'isola e realizzazione del terzo collegamento tra le aree portuali e la terraferma (ApCT)	26,21	26,21	PP
M6	AUGUSTA - Realizzazione del nuovo terminal containers, 1, 2 e 3 stralcio	78,32	78,32	In corso, PE
M7	TERMINI IMERESE - Lavori di accessibilità marittima, dragaggi e moli foranei	95,55	95,55	In corso
M8	TRAPANI - Dragaggi	67,5	67	Gara aggiudicata

ID	Descrizione	Costo (Mln €)	Disponibilità (Mln €)	Stato***
M9	MILAZZO - Completamento banchine e pontili interni al bacino portuale ed escavazione fondali, Lavori di realizzazione di un pontile industriale a giorno in località Giammoro	37,59	35,69	In corso
M10	ZES - Accessibilità al Porto di Sant'Agata di Militello - Collegamento con la viabilità principale (ApCT)	11,2	11,2	Aggiudicata
M11	AUGUSTA - Completamento del rifiorimento e ripristino della diga foranea - Braccio Nord e Centrale I stralcio	54,63	54,63	In corso
M12	<i>AdSP dello Stretto - Interventi di continuità territoriale dello Stretto di Messina</i>	37	37	In corso
M13	Palermo, Trapani, Termini Imerese, Porto Empedocle – Cold Ironing	47	47	PFTE, PP
M14	Gela - Siracusa: Cold ironing (Regione)	19,5	19,5	PP e in corso
M15	Augusta, Catania – Cold Ironing	89,1	89,1	PP
M16	<i>ADSP DELLO STRETTO - Messina, Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni - Progetto STRETTO GREEN - Deposito costiero di LNG e cold ironing</i>	110	110	PP
M17	PALERMO - Completamento bacino di carenaggio	120	120	Aggiudicata
M18	CATANIA - Lavori di ampliamento e consolidamento della banchina di levante del Porto peschereccio; Lavori di allargamento banchine interne del molo foraneo tra la radice ed il pennello est, Realizzazione di una stazione marittima			PP
M19	AUGUSTA - Adeguamento di un tratto di banchina del porto commerciale per l'attracco di navi containers Il stralcio; Completamento del rifiorimento e ripristino della diga foranea braccio Sud - Il stralcio, Manutenzione straordinaria del porto commerciale, Realizzazione del distretto della cantieristica navale			PP
M20	AUGUSTA CATANIA - Lavori di mantenimento dei fondali e recupero dei relitti			PFTE
M21	TRAPANI - lavori di rettifica della banchina Garibaldi			PP
M22	PORTO EMPEDOCLE - Lavori di dragaggio; Lavori di rifiorimento della mantellata molo di ponente; Lavori di banchinamento molo Crispi SO e nuovo terminal purpose; nuova stazione marittima			PP e PFTE
M23	TRAPANI - rigenerazione del waterfront storico del porto e nuovo terminal crociere			PFTE e PP
M24	MESSINA - Lavori di adeguamento ed ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo; Lavori di rettifica della banchina I Settembre; Lavori di adeguamento ed ampliamento del terminal logistico del Molo Norimberga			PP
M25	ZES - Porti di Gela e Licata - Collegamento porti con autostrada (ApCT)	10,5	10,5	In corso

ID	Descrizione	Costo (Mln €)	Disponibilità (Mln €)	Stato***
<b>TOTALE</b>		<b>1.226,3</b>	<b>1.201,9</b>	

### Aeroporti

ID	Descrizione	Costo (Mln €)	Disponibilità (Mln €)	Stato***
A1	Sviluppo capacità per cargo aereo CT (cargo city, spazi logistici, piazzali) (SAC S.p.A.)	13,8	13,8	Lavori in corso
A2	Nuova pista aeroporto di Catania (SAC S.p.A.)			PP
A3	Intermodalità e accessibilità TP Birgi (RFI)	40,0	40,0	PFTE
A4	Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa - Fermata su linea esistente e interscambio con metropolitana e interramento tratta di interferenza (RFI)	345	345	Aggiudicata
<b>TOTALE</b>		<b>398,8</b>	<b>398,8</b>	

### Terminal intermodali

ID	Descrizione	Costo (Mln €)	Disponibilità (Mln €)	Stato***
I1	ZES - Accessibilità all'interporto di Catania - Miglioramento della viabilità stradale di accesso (ApCT)	2	2	PP
I2	Polo intermodale Catania Bicocca (SIS)	40,65	40,65	In corso
I3	Strada di collegamento Interporto Catania (SIS)	28,15	28,15	PE
I4	ZES - Interporto di Termini Imerese - Nuova banchina per la logistica e Recupero e sistemazione area da destinare alla logistica (ADSP)	63	39	PP
<b>TOTALE</b>		<b>133,8</b>	<b>109,8</b>	

*In corsivo gli interventi riportati per entrambe le Regioni, che nei calcoli degli ammontari stanziati per le opere in corso e programmate sono state decurtate dal doppio conteggio.*

*\*\*Inclusi Catanzaro Lido Cosenza Crotona Lamezia Terme Centrale Paola Reggio di Calabria Lido Rosarno Scalea-S.Domenica Talao Sibari Vibo Valentia-Pizzo Villa S.Giovanni*

*\*\*\*PFTE: progetto di fattibilità; PP: progetto preliminare; PD: progetto definitivo*







CONFSAL

Confederazione generale Sindacati Autonomi Lavoratori

Viale di Trastevere 60, 00153 Roma

Tel: 06.585207.1

E-MAIL: [info@confsal.it](mailto:info@confsal.it)

FAST-Confasal

Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti

Via Prenestina, 170, 00176 Roma RM

Tel: 06 89535974 - 06 89535975 FAX:06 89535976 Tel FS: 970 67666

[WWW.CONFSAL.IT](http://WWW.CONFSAL.IT)

[WWW.SINDACATOFAST.IT](http://WWW.SINDACATOFAST.IT)